



ESCUELA DE POSGRADO

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**Análisis de la Inversión en Infraestructura Pública de las
Administradoras de Fondos de Pensiones en el Perú**

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:

Magister en Gestión Pública

AUTOR:

Br. Freddy Hernando Chuquillanqui Vílchez

ASESOR:

Dr. José Manuel Muñoz Salazar

SECCIÓN

Ciencias Empresariales

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Dirección

PERÚ - 2017

Página del Jurado

Presidente

Dr. Mitchell Alarcón Díaz

Secretario

Dr. Chantal Jara Aguirre

Vocal

Dr. José Manuel Muñoz Salazar

Dedicatoria

A mis padres, por haberme inculcado principios y valores que me ayudan en mi vida personal y profesional.

Agradecimientos

A mis maestros de la Escuela de Post Grado de la Universidad César Vallejo quienes me brindaron la oportunidad de complementar mis estudios.

A mi Asesor, por su invalorable apoyo, por su generosidad al brindarme la oportunidad de recurrir a su capacidad y experiencia científica en un marco de confianza, afecto y amistad, fundamentalmente para la concreción de este trabajo

Declaratoria de Autenticidad

Yo, **Chuquillanqui Vílchez, Freddy Hernando**, estudiante del Programa **Maestría en Gestión Pública** de la Escuela de Postgrado de la Universidad César Vallejo, identificado(a) con DNI. N° 08342901, con la tesis titulada **“Análisis de la Inversión en Infraestructura Pública de las Administradoras de Fondos de Pensiones en el Perú”** declaro bajo juramento que:

- 1) La tesis es de mi autoría.
- 2) He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. Por tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
- 3) La tesis no ha sido autoplagiada; es decir, no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
- 4) Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados y por tanto los resultados que se presenten en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

De identificarse la falta de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), autoplagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad César Vallejo.

Lugar y fecha: Lima, 26 de noviembre de 2016.

Firma.....

Nombres y apellidos: FREDDY HERNANDO CHUQUILLANQUI VÍLCHEZ

DNI. N° 08342901

Presentación

Señores miembros del jurado

Dando cumplimiento a las normas del reglamento de elaboración y sustentación de Tesis de la escuela de Posgrado de la Universidad “Cesar Vallejo” sede en Lima Norte, para elaborar la tesis de Maestría en Gestión Pública, presento el trabajo de investigación denominado “Análisis de la Inversión en Infraestructura Pública de las Administradoras de Fondos de Pensiones en el Perú.”

La investigación que presento tiene como finalidad, analizar de qué manera han invertido en infraestructura pública, las administradoras de fondos de pensiones en nuestro país. A través de este estudio se pretende analizar y describir las brechas de infraestructura pública en el Perú, el marco legal que es de aplicación a la inversión privada, así como los principales proyectos de inversión en infraestructura y su correspondiente financiamiento por parte de las administradoras de fondos de pensiones, por regiones y sectores estratégicos.

La presente investigación analiza en qué manera los fondos pensionarios administrados por las AFP, contribuyen a un mayor dinamismo en dichas obras y consiguientemente su efecto en la economía peruana.

La investigación incluye una descripción de antecedentes nacionales e internacionales, además de la descripción y análisis de los conceptos teóricos de aplicación a las brechas de infraestructura pública en el Perú, por regiones y sectores estratégicos así como de la legislación aplicable a la inversión nacional y extranjera. Asimismo, se muestran las inversiones en infraestructura que han ejecutado las administradoras de fondos de pensiones en la última década, a través de diversas modalidades de financiamiento.

Los resultados obtenidos del análisis y la discusión de los mismos, nos han permitido arribar a conclusiones cuantitativas y cualitativas respecto a los niveles de financiamiento en proyectos y obras de infraestructura pública por parte de las AFP. Por tal razón, la investigación tiene también por finalidad el de servir de material base de estudio para futuras evaluaciones de los niveles de inversión y su repercusión en el dinamismo de los proyectos de inversión en infraestructura pública en el Perú.

Índice

	Pág.
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaratoria de Autenticidad	v
Presentación	vi
Índice	viii
Índice de tablas	x
Índice de figuras	xi
Resumen	xii
Abstract	xiii
Capítulo I: Introducción	
1.1 Antecedentes	15
1.1.1 Antecedentes nacionales	15
1.1.2 Antecedentes internacionales	18
1.2 Marco teórico referencial	21
1.2.1 Inversión en infraestructura pública en el Perú	21
1.2.2. Los fondos de pensiones en proyectos de infraestructura pública	45
Capítulo II: Problema de investigación	
2.1 Aproximación temática	70
2.2 Formulación del problema de investigación	72
2.2.1 Problema general	72
2.2.1 Problemas específicos	72
2.3 Justificación del estudio	73
2.4 Relevancia del estudio	73
2.5 Contribución del estudio	73
2.6 Objetivos	74
2.6.1 Objetivo general	74
2.6.2 Objetivos específicos	74

Capítulo III: Marco metodológico

3.1 Unidades temáticas	76
3.1.1 Definición conceptual: inversión en infraestructura pública	76
3.1.2 Categorización	76
3.1.3 Definición conceptual: inversión del sistema privado de pensiones	81
3.2 Metodología	83
3.2.1 Tipo de estudio	83
3.2.2 Diseño de investigación	83
3.2.3 Marco interpretativo	83
3.3 Escenario de estudio	84
3.4 Caracterización de sujetos	84
3.5 Procedimientos metodológicos de investigación	85
3.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	85

Capítulo IV: Resultados

4.1 La inversión en infraestructura pública en el Perú	88
4.2 Marco legal para la promoción de la inversión privada	99
4.3 Los Proyectos de inversión en infraestructura	100
4.4 La Inversión de fondos de pensiones en proyectos de infraestructura	106

Capítulo V: Discusión de resultados 112**Capítulo VI: Conclusiones** 124**Capítulo VII: Recomendaciones** 128**Capítulo VIII: Referencias** 130**Anexos**

Distribución de la Brecha de infraestructura 2016-2025	135
Inversión Pública en Infraestructura de transporte terrestre	135
Artículo científico	136
Declaración jurada del artículo científico	144
Marco metodológico	145
Certificado de validez del contenido del instrumento	146

Lista de tablas

	Pág.
Tabla 1. Brecha de infraestructura por sector en el Perú (en dólares)	30
Tabla 2. Monto de inversión en obras por impuestos (2009- 2015)	42
Tabla 3. Financiamiento sobre la base de proyectos de infraestructura de AFP	61
Tabla 4. Cartera administrada por las AFP	63
Tabla 5. Cartera administrada por las AFP (según porcentajes)	63
Tabla 6. Inversión en proyectos de infraestructura	64
Tabla 7. Cartera administrada de los fondos de pensiones	66
Tabla 8. Marco interpretativo de la investigación	83
Tabla 9. Brechas de inversión en Infraestructura (2008)	90
Tabla 10. Brechas de infraestructura de mediano y largo plazo	93
Tabla 11. Brecha de Infraestructura por sectores en el Perú (en dólares)	98
Tabla 12. Resumen de inversiones estimadas (en millones de \$)	98
Tabla 13. Mecanismo de obras por impuestos. Proyectos concluidos 2016	102
Tabla 14. Proyectos Asociación Público- Privado adjudicados	103
Tabla 15. Iniciativas privadas cofinanciadas en trámite	104
Tabla 16. Iniciativas privadas auto sostenibles	105
Tabla 17. AFP: Participación en principales proyectos de Infraestructura	107
Tabla 18. Empresas y proyectos de inversión en infraestructura de AFP	108
Tabla 19. Cartera administrada por las AFP por sectores	110

Lista de figuras

	Pág.
Figura 1. Relación entre Infraestructura y crecimiento	23
Figura 2. Relación entre Fondo de pensiones, Estado e Inversiones	47
Figura 3. Esquema de funcionamiento del proceso de Inversiones	49
Figura 4. Esquema de interrelación entre entidades	50
Figura 5. Saldo de inversión en infraestructura de las AFP (US\$ Millones)	51
Figura 6. Inversión por sector económico	52
Figura 7. Participación de los fondos de pensiones en (%)	53
Figura 8. Fondo de Inversión en Infraestructura AC Capitales por sectores	55
Figura 9. Estructura del Fondo especial de inversión en infraestructura	56
Figura 10. Esquema del Fideicomiso para infraestructura	57
Figura 11. Inversiones de AFP en infraestructura (1999-2009 en \$)	59
Figura 12. Inversión de las carteras administradas en infraestructura de AFP	62
Figura 13. Inversión de las carteras administradas dentro del Perú	65
Figura 14. Inversión de las AFP hasta el 2012	67
Figura 15. PBI per cápita real (Índice 2000=100)	88
Figura 16. Gasto de Inversión Pública en % del PBI	88
Figura 17 Inversión Pública en el Perú respecto al PBI	89
Figura 18. Perú: Inversión en infraestructura	91
Figura 19. Brechas de infraestructura pública	92
Figura 20. Brechas de infraestructura basadas en estimaciones Entidades Públicas	93
Figura 21. Distribución de la Brecha de Infraestructura 2016-2025 por sector	96
Figura 22. Inversión pública en infraestructura de transporte terrestre	100
Figura 23. Inversión de las carteras administradas en infraestructura 2014	109
Figura 24. Cartera total y cartera en infraestructura	110

Resumen

Uno de los principales problemas que le restan competitividad a nuestro país es sin duda alguna la brecha de inversión en infraestructura, por ello el objetivo del presente estudio fue analizar cómo se presenta la inversión en infraestructura por las Administradoras de Fondos de Pensiones - AFP, a partir del análisis de las categorías de estudio, inversión en infraestructura pública, marco legal para la promoción de la inversión privada, los proyectos de inversión de infraestructura y la inversión por parte de las AFP, en infraestructura. El abordaje del estudio se realizó desde el enfoque cualitativo, desde una perspectiva hermenéutica y el diseño de estudio de casos. Entre los resultados del estudio se tiene que hay un clima favorable de inversión en infraestructura de las AFP, la inversión en infraestructura, mantiene un nivel promedio al 11% del total de los fondos en los últimos diez años. En cuanto a la brecha de infraestructura, al 2008 ascendió a US\$ 37,760 millones, que representó aproximadamente 30% del PBI. Al respecto, según proyecciones efectuadas por consultorías especializadas, proyectan que la brecha en infraestructura alcanzaría los US\$ 160,000 millones al 2025. Además el estudio, señala que nuestro país, presenta una normativa legal que promueve la inversión extranjera. Entre los hallazgos encontrados respecto a la inversión en Asociaciones Públicas Privadas, se tiene que al 2016 existe una cartera de proyectos por un monto de inversión de más de US\$ 5,000 millones en todos los sectores y que las AFP han invertido en proyectos de infraestructura en el orden de US\$ 3,416 millones que constituyen un 11,1% del total de su cartera. Dicha inversión se encuentra en el sector de energía en 60%, transportes en 21% y telecomunicaciones con 18%. El estudio recomienda realizar estudios que analicen los diversos aspectos sobre los que se puede trabajar para que las AFP destinen más recursos para el financiamiento de proyectos de infraestructura y sigan apoyando el crecimiento sostenido del país. No obstante, es importante que los mencionados estudios partan de un diagnóstico sobre el rol de las AFP en dicho sector de la economía.

Palabras claves: Inversión en infraestructura pública- Brechas de infraestructura- Proyectos de inversión en infraestructura- Inversión en infraestructura de las AFP

Abstract

One of the main problems that remain competitive to our country is undoubtedly the investment gap in infrastructure, so the objective of this study was to analyze how the investment in infrastructure is presented by the Pension Fund Administrators - AFP, to From the analysis of the categories of study, investment in public infrastructure, legal framework for the promotion of private investment, infrastructure investment projects and investment by AFPs in infrastructure. The approach of the study was made from the qualitative approach, from a hermeneutical perspective and the case study design. Among the results of the study is that there is a favorable climate of investment in infrastructure of the AFP, investment in infrastructure, maintained an average level to 11% of total funds in the last ten years. Regarding the infrastructure gap, in 2008 it amounted to US \$ 37,760 million, which represented approximately 30% of GDP. In this regard, according to projections made by specialized consultancies, they forecast that the infrastructure gap would reach US \$ 160 billion by 2025. In addition, the study indicates that our country has a legal regulation that promotes foreign investment. Among the findings regarding investment in Private Public Associations is that by 2016 there is a portfolio of projects for an investment amount of over US \$ 5 billion in all sectors and that AFPs have invested in infrastructure projects in The order of US \$ 3,416 million that constitute 11.1% of the total of its portfolio. This investment is in the energy sector by 60%, transport by 21% and telecommunications by 18%. The study recommends studies that analyze the various aspects that can be worked out so that AFPs allocate more resources for the financing of infrastructure projects and continue to support the country's sustained growth. However, it is important that the above studies are based on a diagnosis of the role of AFPs in this sector of the economy.

Keywords: Investment in public infrastructure - Infrastructure gaps - Infrastructure investment projects - Investment in infrastructure of the AFPs

I. Introducción

1.1. Antecedentes

La investigación se ha elaborado teniendo como objetivo principal analizar la inversión en obras públicas que efectúan las Administradoras de Fondos de Pensiones en el Perú - AFP, tanto en los sectores en los cuales han participado, sus modalidades, su aporte a la sociedad, así como su incidencia en la economía peruana. En consecuencia, se presenta información sobre el tema de estudio.

1.1.1 Antecedentes nacionales

Byrne (2014), en su estudio buscó que aportar información de los resultados de la rentabilidad en los fondos de inversión de las AFP en el Perú en épocas de difícil situación financiera y su relación con los fondos de pensiones de los afiliados, habida cuenta que las AFP son las encargadas de administrar sus Fondos de Pensiones. Las AFP desarrollan variables de competencia, servicios, costos de administrar y la rentabilidad que otorga, siendo la más competitiva, la que muestre mejor manejo y ventajas financieras. El estudio refiere que la legislación vigente permite colocar los fondos en instrumento financiero interno y solo hasta el 20% en el mercado exterior. Las AFP captan altos niveles de ahorros previsionales de los afiliados, según la SBS a diciembre 2008 administró un nivel de S/. 49 880 millones de soles, el cual pese a ser inferior al del año 2007, significó el 13,2% del PBI. Se concluye entonces que la evolución de los índices bursátiles guarda directa relación con las carteras de inversiones de las AFP.

El estudio de Benites (2014) aludiendo a “las asociaciones público privadas como mecanismos para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito de los gobiernos locales” señala que la inversión de los recursos financieros en infraestructura pública de algunos municipios es casi nula. Los gobiernos locales conocen de cerca las necesidades que se presentan en sus localidades y es por eso, que se considera beneficioso el financiamiento de obras por parte de las Asociaciones Público Privadas - APP, puesto que con la experiencia que poseen en el tema de infraestructura lograría mejores

proyectos de los que podría realizar el Estado. Pese a que los gobiernos locales cuentan con fondos líquidos por las transferencias provenientes del canon, carecen de capacidad técnica para invertir en proyectos de infraestructura pública. Por ello, al Estado le convendría aliarse con el sector privado para realizar un uso más eficiente de los recursos con un cofinanciamiento de las APP, el cual reconocería un margen de utilidad para el sector privado y se conseguiría una reducción de la brecha de infraestructura.

El estudio de Alfaro (2004), respecto al rol del estado en cuanto al sistema privado de pensiones (SPP), señala que tiene como objeto coadyuvar al fortalecimiento del sistema privado de pensiones, conformado por las AFP que administran los Fondos de Pensiones y los beneficios que otorgan obligatoriamente a sus afiliados. El SPP funciona bajo la modalidad de Cuentas Individuales de Capitalización – CIC y las AFP se constituyen como sociedades mercantiles, con objeto social de administrar los Fondos de Pensiones (el Fondo) y otorgar las prestaciones a los pensionistas. Las AFP recaudan directamente o por intermediarios, los recursos que se derivan al Fondo. El estudio muestra cifras de niveles de inversión en instrumentos emitidos por empresas locales financieras y no financieras, así como las inversiones en instrumentos del gobierno y el Banco Central de Reserva del Perú, los cuales representan el 22,7% del total de inversiones. Se concluye que en su mayor parte los fondos de pensiones se invierten en bonos del Estado y depósitos bancarios, muy poco en acciones y menos aún en activos extranjeros, por una menor exposición al riesgo financiero.

Moreyra y García (2003), efectuaron un estudio de elaboración de un modelo que permite analizar y mejorar las relaciones estratégicas entre los distintos actores del SPP. Plantean la hipótesis de que un esquema funcional sistémico es útil para analizar los principales problemas del SPP. Se propone un plan estratégico integral que resulta más útil que el actual enfoque basado en entidades independientes. El estudio señala que el SPP tiene mayor ventaja que el Sistema Nacional de Pensiones (SNP), en relación a inversiones productivas en diferentes sectores económicos, lo que se corrobora con la composición de portafolios de las AFPs, diversificada en sectores y tipos de

instrumentos. El estado a través de la Superintendencia de Banca Seguros y AFP (SBS) fiscaliza las inversiones de los fondos, para lo cual las AFPs presentan información detallada de los afiliados y sus fondos, mientras que el BCRP aprueba los límites operativos de las inversiones. Las AFPs invierten el fondo de los afiliados administrando una cartera de activos financieros, principalmente en el estado, empresas públicas y privadas y el sistema financiero.

Araoz, Casas y Noriega (2002) analizaron cuáles son los factores que podrían afectar al país como destino de inversión extranjera directa, para proponer cambios relevantes, acciones concretas a efectos de que el Perú sea visto como punto atractivo de inversión y, lograr de este modo mejores beneficios. El estudio parte del análisis de la vinculación de los procesos que puede originar la inversión privada en la economía: “los encadenamientos productivos, generadores de industrias conexas y clusters empresariales, la adquisición de nuevas tecnologías y el aumento en el nivel de empleo y de divisas mediante la exportación”, el estudio asume que la industria manufacturera genera tales procesos. Las recomendaciones del estudio se orientan a favorecer la inversión privada en general, la inversión extranjera, inversionistas nacionales, o asociaciones de ambos.

Otro estudio estima el impacto de la infraestructura rural en el bienestar de la comunidad, así, Escobal y Ponce (2002) evaluaron como impactó “el Programa de Rehabilitación de Caminos Rurales”, este estudio señala que sus resultados reflejan que con la ejecución de dicho programa aumentaron los ingresos en la economía familiar, de aquéllos que tuvieron acceso a los caminos carrozables. Asimismo, el estudio concluye que los hogares de población rural que tiene acceso a las obras de infraestructura pública mejoran su dedicación a actividades no agrícolas.

Mendiola, Aguirre, Buendía, Chong; Segura y Segura (2013) en su estudio sobre sistema privado de pensiones, en la búsqueda de una propuesta de reforma con la finalidad de generar valor adicional, señalan que en el Perú, los principales grupos financieros son también propietarios de las AFPs, con lo

cual se aprovecha sinergias de conocimiento respecto a inversiones y riesgos. El estudio propone que el SPP ofrecer mejores rendimientos financieros mínimos y evaluar el modelo de barreras de entradas al mercado por parte de otras AFPs. El estudio indica que en general, el SPP evidencia un crecimiento sostenido de nuevos afiliados en promedio de 5% por año.

Samillán (2014), en su estudio de la evolución de la rentabilidad de la cartera de las AFP's, analiza la "relación estadística y económica entre el índice general de la bolsa de valores de Lima (IGB), los indicadores de bonos de mercados emergentes (EMBI) y el producto bruto interno (PBI)". Asume como hipótesis que el comportamiento de la rentabilidad del SPP tiene una relación directa entre el IGB y el PBI y una relación inversa entre el EMBI, para ello aplicó un modelo que analiza la relación estadística y económica entre el IGB, el EMBI y el PBI con respecto a la rentabilidad de la cartera de las AFP's del fondo 2. El propósito fue "comprender el comportamiento y el desempeño que ha tenido la rentabilidad del sistema de AFP's durante los períodos de estudio en el mercado de pensiones peruano. El análisis del estudio aplicado se desarrolla a través de un modelo econométrico de corrección de error (MVEC); el cual señala que dicho comportamiento entre las variables estudiadas a lo largo del tiempo son significativas y además evidencia la existencia de la cointegración entre las variables al largo plazo; dando así un sustento económico sólido". El estudio concluye que la metodología aplicada anteriormente descrita, refleja una relación directa entre la rentabilidad de la cartera administrada por las AFP's del Fondo 2, el índice general de la BVL y el PBI, así como una relación inversa entre el Fondo 2 y el riesgo país, lo que se confirma con la teoría económica aplicable al rubro.

1.1.2 Antecedentes Internacionales

El estudio de Rivera y Toledo (2004), sobre el efecto del desarrollo de la infraestructura y su vinculación con el crecimiento de la economía chilena, a partir del análisis de la inversión pública en dicho crecimiento. Los autores se basan en estudios efectuados por Glomm y Ravikumar (1994) y Yoke (2001), donde se presenta "un modelo de evaluación del crecimiento interno contra una

de crecimiento externo, lo que permite estimar una relación de largo plazo entre producto, inversión pública en infraestructura y capital privado. Dicha relación es verificada a través del test de co-integración de Johansen para el período 1975-2000, cuyos resultados demuestran que existe una relación entre producto e inversión pública en infraestructura”. El estudio según los autores “establece que la inversión pública corresponde a la sumatoria del gasto fiscal en materias de inversión, sean productivas o no, consecuentemente, los impactos finales estimados estarían mezclando una serie de efectos, donde eventualmente algunos de ellos podrían ser contrapuestos”. Finalmente, el estudio concluye que “existe una relación de largo plazo entre producto, capital e inversión por trabajador”, no pudiendo verificar un modelo de crecimiento interno o externo.

Avilés (2001), en su estudio sobre el impacto de la infraestructura pública sobre el capital privado, segmentando los tipos de actividad y regiones en España. Los resultados obtenidos a través de diversos indicadores, aportan con un modelo de “nivel de desagregación que permite una razonable aproximación a la estructura productiva y a sus relaciones internas, así como permite la utilización política de los resultados para una mejor asignación de la inversión pública en infraestructura económica”. El estudio concluye que en términos generales, se verifica que la inversión en infraestructura tanto a nivel privado y público, resulta beneficioso en cada región, aunque dicho efecto se diversifica dependiendo de la realidad particular de cada una de ellas.

El estudio de Rubilar y Venegas (2012), considera el rendimiento de los fondos de pensiones en Chile, a través de la rentabilidad, eficiencia y comportamiento de mercado, concluyendo que la rentabilidad de los fondos que otorgaron las AFP mantiene correlación con el sistema, situación que se confirma en el análisis a largo plazo, incluyendo las diversas modalidades o tipos de fondo. Concluye el estudio que en términos generales, la tendencia al incremento de la eficiencia y la comisión en el período 2006-2008, no influye en las ganancias de eficiencia en un menor precio para los afiliados, mostrando débil competencia en el sistema. Pese a ello, luego de la reforma se produce una baja de comisiones de las AFPs, lo cual sin embargo, más que un traspaso

de eficiencia al afiliado, dicha disminución fue una medida para evitar mayor penetración de competidores en el mercado pensionario.

Vasallo e Izquierdo (2010) efectúa un análisis sobre la relación entre infraestructura pública y la inversión privada, en España. El estudio señala entre las principales conclusiones que la infraestructura se convierte en un instrumento importante de política económica, aconsejando el impulso de inversiones en infraestructura productiva. Además que existe una alta correlación entre la inversión pública en infraestructura y la productividad. Finalmente, en el rubro específico de transportes, el estudio concluye que la infraestructura de transporte ha constituido siempre un instrumento de política anti cíclica, muy útil para acelerar el proceso de relanzamiento de las economías en un país.

Joya y Buitrago (2014) analizaron en Colombia, “el efecto de participación de los fondos de pensiones en el financiamiento privado de proyectos de infraestructura, en el periodo 1993-2010”. Se evaluó la alternativa de la incursión de las AFP en la financiación de los proyectos de infraestructura, a través del mecanismo de Alianzas Público Privadas (APP), para favorecer el desarrollo de la infraestructura del país. El estudio se situó en la revisión del marco normativo de contratación de obras de infraestructura y de las AFP, así como el análisis de los modelos de crecimiento, descripción del comportamiento de las variables, concluyendo, a través de un modelo econométrico, que la participación de las AFP en los proyectos de infraestructura influyó favorablemente en el crecimiento económico del país.

Malatesta (2011) desarrolló un estudio para evaluar la eficiencia de las principales empresas del sistema de pensiones en Chile. El estudio abarcó el período de 1997 y 2007 aplicando conceptos de eficiencia técnica, encontrando evidencia que el tamaño de las administradoras y de las compañías actúa de forma distinta sobre los niveles de eficiencia alcanzados, siendo común a ambas industrias que las entidades de menor tamaño han presentado los mayores incrementos de productividad. Como resultado del estudio indican que las administradoras de menor tamaño serían las que presentan mayores niveles de eficiencia, existiendo además problemas de escala en el

funcionamiento de las AFP. Si bien hacia el año 2002 la mayoría de las AFP habría encontrado un tamaño óptimo de funcionamiento, existiría evidencia que luego una parte importante de las administradoras efectuaría un mayor aprovechamiento de eficiencias.

Alonso et al. (2010), en su estudio sobre “La Inversión de los fondos de pensiones en infraestructura en Latinoamérica”, reflexionan respecto a los mecanismos de optimización de las carteras de los fondos de pensiones y su contribución con el desarrollo de los países, como una estrategia recomendada. El análisis incluye el estudio de la forma tradicional como se ha venido participando en el financiamiento de infraestructura y describe los procesos existentes que han incidido en una mayor o menor participación del sector privado a través de las leyes de concesiones de los países. El estudio concluye resaltando la importancia de la inversión de los fondos de pensiones en infraestructura, como propósito entre el crecimiento del país y la optimización de los fondos.

1.2. Marco Teórico Referencial

1.2.1 La inversión en infraestructura pública en el Perú

Según el Ministerio de Economía y Finanzas (2015) señala que “La Inversión Pública debe estar orientada a mejorar la capacidad prestadora de servicios públicos del Estado de forma que éstos se brinden a los ciudadanos de manera oportuna y eficaz. La mejora de la calidad de la inversión debe orientarse a lograr que cada sol (S/.) invertido produzca el mayor bienestar social. Esto se consigue con proyectos sostenibles, que operen y brinden servicios a la comunidad ininterrumpidamente”.

Hernández (2012) señala que “la infraestructura se puede definir como “aquella parte del capital global de una economía que debido a que presenta características de un bien público, no es suministrado por el mercado o lo es en forma ineficiente, por lo que en general, su provisión queda encomendada al sector público” (Gil et. al., 1998, citado en Hernández, 2012).

Actualmente en el Perú y coincidente con la economía global se entiende la inversión pública en infraestructura como “un motor indispensable de crecimiento económico”, dado que la “infraestructura de un país se constituye como un pilar para medir su competitividad y, en ese sentido, la participación de los actores privados es vital en economías emergentes como la del Perú a través de la prestación de su conocimiento, experiencia y recursos” Zúñiga (2012, p.1)

En la misma línea, Zúñiga (2012) señala que:

De acuerdo a una investigación realizada por el BBVA Banco Continental, la infraestructura puede ser clasificada como: (i) infraestructura económica o (ii) infraestructura social. Así las cosas, se entenderá como infraestructura económica a toda aquella que tiene por objeto contribuir a la producción y el transporte de bienes y servicios como, por ejemplo, carreteras, puertos, aeropuertos, vías férreas, obras de saneamiento y alcantarillado, centrales de generación, líneas de transmisión, ductos de gas, entre otros. Las infraestructuras sociales, por su parte, participan en el proceso productivo de manera indirecta y resalta en ellas el valor social, entre las más comunes podemos mencionar a los hospitales, colegios, universidades, cárceles. (p.257).

Añade Zuñiga, que CEPAL ha graficado la relación directa entre infraestructura y crecimiento en la figura 1.

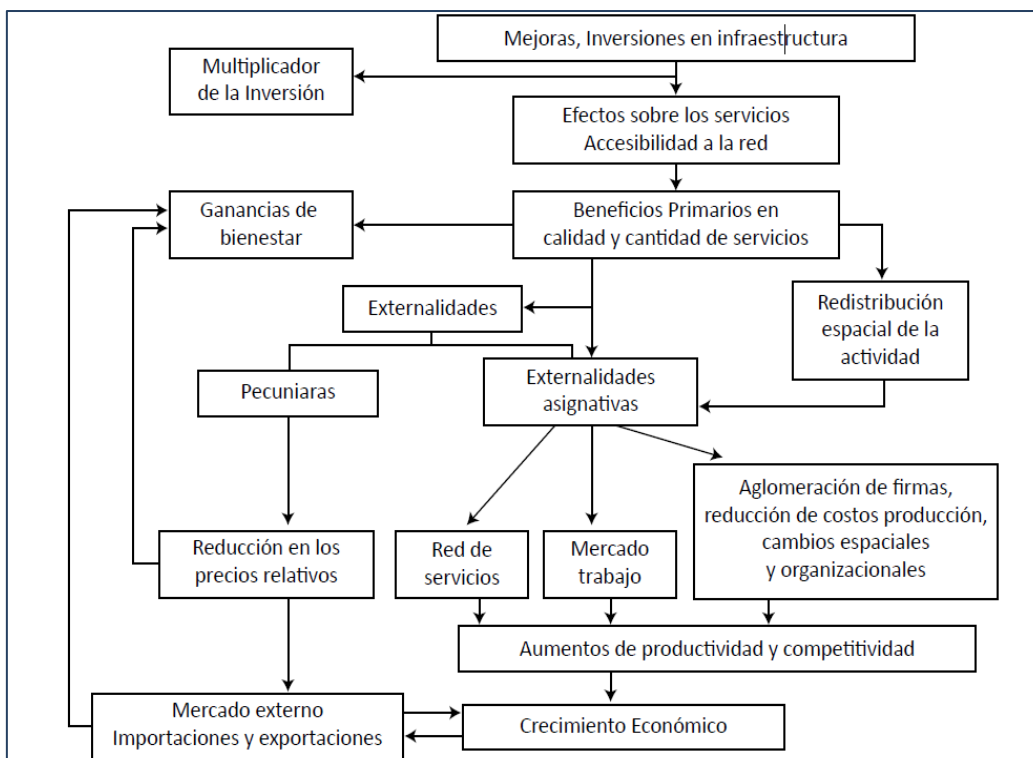


Figura 1 Relación entre Infraestructura y crecimiento

Nota: Fuente: CEPAL, Rozas, y Sánchez. Op.cit. p. 40. Citado en Zuñiga, 2012, p.2

El Banco Interamericano de Desarrollo (2012) considera como infraestructura, “al conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones de larga vida útil sobre la cual se produce la prestación de servicios necesarios y actividades con fines productivos, políticos, sociales y personales”.

Por su parte Pastor (2011), señala que “la infraestructura es una herramienta efectiva para incrementar los niveles de competitividad de un país por ser un determinante esencial de la productividad y del crecimiento, ya que ayuda a reducir los costos de transporte, expande el mercado y facilita la transmisión de información y conocimiento” (p.116).

Además, considera Pastor (2011), que los efectos de la inversión en infraestructura pública en las regiones, incluye diversas acciones de orden logístico, así como un adecuado manejo político. Una mejora en infraestructura de acceso (carretera), puede por ejemplo, mejorar el rendimiento de las inversiones con relación a las de otro tipo y generar un polo de atracción para nuevas inversiones.

Brechas de inversión de infraestructura pública

Respecto a las brechas de inversión de infraestructura, Zuñiga (2012) indica que la brecha de inversión en infraestructura es la carencia que presenta un país y que se traduce en no poder alcanzar un nivel adecuado de bienestar y consecuentemente, estar en mejores condiciones de competitividad.

Por su parte el Instituto Peruano de Economía (2015) señala que:

El concepto de brecha de inversión, implica el reconocimiento de la falta de inversiones para llegar a cierta meta o para cumplir con ciertos requerimientos de infraestructura, ya sea por el uso de instalaciones en condiciones sub-óptimas y/o la dificultad de satisfacer la demanda actual y futura. Este concepto es estático debido a que no proviene de una programación de inversiones en el tiempo, sino que es un agregado del total de inversiones que se requerirían realizar para cumplir las metas establecidas. Por esta razón, el monto global que se obtiene no puede ser considerado como el valor presente de estas inversiones (p.5).

Además, Arpi (2014), considera, siguiendo a Perrotti y Sánchez (2011, p.31), que:

La brecha de infraestructura es definida como “la diferencia que surge entre la evolución de la oferta y la demanda interna de infraestructura en las regiones del Perú, es decir, la diferencia entre el stock de infraestructura y la demanda de servicios de infraestructura que surge de la actividad económica. Sin embargo, en cada tipo de infraestructura existen características específicas”. (p.16).

En la misma línea, Zuñiga (2012) señala que:

Cuando se habla de brecha de infraestructura no se hace referencia a otra cosa que a la deficiencia que tiene un país en relación a la existencia de facilidades que permitan en conjunto una mayor competitividad y una mejora en el estándar de vida, ya

que las obras de infraestructura impactan directamente en el potencial crecimiento del PBI de un país. (p. 258).

Siguiendo esa línea de conceptos entendemos que la brecha de inversión en infraestructura pública “implica el reconocimiento de la falta de inversiones para cumplir con ciertos requerimientos de infraestructura, ya sea por el uso de instalaciones en condiciones sub-óptimas y/o la dificultad de satisfacer la demanda actual y futura” (Instituto Peruano de Economía, 2015).

La problemática de la brecha en infraestructura, en el contexto latinoamericano, según la OCDE (2014) señala que “América Latina sigue teniendo una brecha significativa de infraestructura, debido a décadas de baja, y a menudo ineficiente inversión pública, sólo en parte compensada por los proyectos del sector privado. Sin embargo, el financiamiento ya no es el principal impedimento. De hecho, el financiamiento de proyectos de infraestructura es ahora abundante y proviene de fuentes como capital privado, instituciones financieras internacionales, fondos de pensiones y fondos soberanos. Por otro lado, la principal limitación actual está relacionada a la capacidad de formular proyectos para asegurar el máximo beneficio. La creación de asociaciones público-privadas más justas para las infraestructuras esenciales requiere mucho más que las soluciones de ingeniería o fuentes alternativas de financiamiento”.

La presentación para la conferencia para América Latina y el Caribe de la OCDE realizada en el 2014, agrega que uno de los principales desafíos para los gobiernos ha constituido encontrar una adecuada relación entre los riesgos y los rendimientos del gobierno respecto de las empresas privadas, haciendo frente a las dificultades técnicas de los proyectos. Para asegurar resultados favorables es necesario una inversión gubernamental principalmente en estudios y encuestas previas a la construcción de alta calidad, los cuales estructuran contratos en los mejores términos a efectos de alcanzar una adecuada distribución de riesgos y beneficios, y una combinación de la inversión pública y privada que se adapte a situaciones específicas. Otro aspecto a tomarse en cuenta es el impacto social del proyecto cuando se trata

de proyectos de financiamiento privado y en esa línea los gobiernos deben ser más transparentes y mostrar mayor comunicación con el público para evitar percepciones negativas.

Al respecto, Arpi (2014) afirma que “La infraestructura es la acumulación de bienes durables de uso público o no, que está compuesta, por un conjunto de estructuras de ingeniería, equipos e instalaciones de larga vida útil y es necesaria para que una economía de mercado funcione adecuadamente” (Zambrano y Aguilera-Lizarazu, 2011, citado en Arpi, 2014).

Brechas de infraestructura pública en el Perú

Arpi (2014) indica que “La infraestructura según su función se clasifica en: a) económica (transporte, energía, telecomunicaciones y riego); b) social (sistemas de agua potable y alcantarillado, educación y salud); c) de medio ambiente, recreación y esparcimiento; y d) infraestructura vinculada a la información y el conocimiento”. (Perroti y Sánchez, 2011, p.29; Hernández, 2010, pp.92-93, citado en Arpi, 2014, p.14).

En cuanto a las brechas en el Perú, citamos el informe de AFIN (2015), en el que se señala “Es razonable pensar que los requerimientos reales de infraestructura de un país se encuentren fuertemente ligados a la brecha de infraestructura que refleja las presiones de demanda, y que esta demanda de infraestructura pueda sufrir también saltos discretos denominados impulsores de demanda, que tienen como objetivo alcanzar a un grupo de países que se suponen con mejor desempeño. Así, la estimación de la brecha toma como meta inicial alcanzar en el corto plazo, a Perú Potencial, en un horizonte de 2 años. En el mediano plazo, la meta es alcanzar el promedio de los países de la Alianza del Pacífico, en un horizonte de 5 años. Y finalmente, en el largo plazo se impone como meta alcanzar al más cercano entre los promedios de una muestra de países asiáticos y el promedio de los países integrantes de la OECD. En Anexo 1 se muestra el resumen de las brechas de infraestructura por sector para el período 2016-2025. La brecha alcanza un total de US\$ 159,549 millones”.

Brechas de infraestructura pública por regiones

Respecto al financiamiento de proyectos de infraestructura en regiones y por sectores, Arpi (2014) señala que:

La inversión en infraestructura pública se concentra en pocas regiones y por eso, la brecha de acceso a los servicios de infraestructura continúa alta en regiones ubicadas en la sierra y selva del país. Indica también que la distribución de la inversión pública entre las regiones de un país, según las decisiones del gobierno central pueden conllevar hacia: (i) la dispersión de fondos que se da, por lo general, en países que priorizan el desarrollo económico debido a que tienen una gran variedad de problemas de subdesarrollo e intentan resolverlos todos; (ii) la concentración de fondos en áreas ya desarrolladas; o (iii) los intentos por promover el desarrollo regional (p.14).

Gonzalo, 2013, p.3, citado en Arpi (2014, p.14) señala que “El análisis de concentración de la inversión pública en infraestructura permite dimensionar el grado de distribución de la inversión pública en infraestructura de transporte, energía (electrificación rural), comunicaciones (telecomunicaciones), riego, salud, educación y saneamiento en las regiones del país”

Por su parte el Ministerio de Economía y Finanzas (2012) señala que:

Los criterios de priorización de la inversión pública de infraestructura en el país son establecidos por el Estado. En el sector de infraestructura vial, sector transporte, La construcción de vías departamentales se prioriza en función a la población que vive en el tramo, el índice de pobreza del distrito, longitud total de caminos vecinales que conectan la vía, número de días que el camino no es transitable, tráfico proyectado al décimo año, frecuencia del servicio de transporte, carga que se transita en el camino, flete de transporte, potenciales económicas del tramo y existencia de centros turísticos cercanos al tramo. Mientras, los criterios de priorización de la inversión pública para caminos vecinales toman: la potencialidad, tráfico, número de centros poblados

beneficiados, número de habitantes beneficiados, conectividad, nivel de pobreza y accesibilidad a servicios. (p. 5)

Asimismo el mismo Ministerio de Economía y Finanzas (2012) respecto al financiamiento en energía indica que:

La inversión pública en energía se orienta básicamente a la electrificación rural. Esta inversión se prioriza en las provincias o distritos que cuentan con menor coeficiente de electrificación, distritos con mayor índice de pobreza que logren mayor cobertura durante el horizonte de evaluación, ubicados en zonas de frontera y que no se ubiquen dentro de un área de concesión otorgada a las empresas eléctricas (p.6).

Brechas de infraestructura por sectores estratégicos

La Contraloría General de la República (2015), por su parte considera que:

El análisis de la brecha en infraestructura en los sectores estratégicos incluye un análisis comparativo en base a benchmarks internacionales; un análisis de la información disponible respecto a las brechas existentes en términos de cobertura y calidad (salvo para el caso de transporte); y un análisis sobre el tiempo requerido para el cierre de las brechas bajo tres escenarios: uno pesimista, uno moderado y otro optimista.

El punto de partida para “identificar los sectores estratégicos toma en cuenta tres criterios: a) el monto destinado por el Gobierno para proyectos de inversión a nivel nacional, regional y local; b) la dimensión de la brecha de infraestructura a nivel nacional, a mediano y largo plazo; y c) el impacto esperado de las inversiones en los sectores respecto a los indicadores sociales y económicos.

Una vez identificados los sectores estratégicos, se analiza la brecha existente en tales sectores. Para ello, se parte por describir cuál es la situación del país a nivel comparativo tomando como referencia los estudios o benchmarks internacionales sobre la materia; luego de ello se analiza detalladamente la información disponible respecto a las brechas existentes en los sectores estratégicos en términos de cobertura y

calidad; también se describe la información respecto al presupuesto destinado y ejecutado en proyectos de inversión pública en los sectores estratégico a nivel nacional, regional y local; finalmente, y en base a la información obtenida, se hacen proyecciones respecto al tiempo requerido para el cierre de las brechas bajo tres escenarios: pesimista, moderado y optimista. (p.78)

Criterios para la identificación de sectores estratégicos

La Contraloría General de la República (2015, p.79) considera que para seleccionar los sectores estratégicos, se utilizan dos (02) criterios cuantitativos: “i) el monto de inversión asignado en el periodo 2009- 2014 y ii) el monto que representan las brechas de infraestructura existentes”.

Respecto al monto de inversión en el periodo 2009-2014, la CGR, 2015, p.80, encontró que, “las cinco funciones a las que se destinó el mayor presupuesto para proyectos de inversión fueron: Transporte (31.6%), Educación (14.6%), Saneamiento (12.3%), Agropecuario (8.5%) y Salud (6.4%). A nivel de los Gobiernos Regionales, las funciones que recibieron un mayor presupuesto fueron: Transporte (25.6%), seguida por la función Salud (20.5%), Educación (18.3%), Agropecuario (14%) y Saneamiento (6.5%). Y a nivel de los Gobiernos Locales, se puede ver que las funciones que recibieron el mayor presupuesto para inversión fueron: Transporte (24.5%), Saneamiento (23.7%), Educación (12.5%), Planeamiento, Gestión y Reserva de Contingencia (6.9%) y Cultura y Deporte (6.6%)”.

“Tomando en cuenta lo antes señalado, se puede concluir que las funciones a las cuales se les asignó el mayor monto de inversión entre los años 2009-2014, de manera agregada, son: Transporte, Educación, Saneamiento, Agropecuaria y Salud” CGR, 2015, p. 81.

De otro lado, la más reciente estimación de la brecha de infraestructura, según lo indicado por CGR, 2015, p.81, se ha realizado en “el estudio denominado “Plan Nacional de Infraestructura 2016 – 2025, un plan para salir de la pobreza”. En dicho estudio se estiman las brechas de infraestructura a

nivel nacional a mediano y largo plazo en materia de transporte, energía, telecomunicaciones, salud, agua y saneamiento, infraestructura hidráulica y educación. Así, como puede apreciarse en la siguiente tabla, existen brechas importantes en los siete (07) sectores mencionados. Los resultados de este estudio se aprecian en tabla 1.

Tabla 1

Brecha de infraestructura por sector en el Perú (En millones de \$)

Sector	Brecha a mediano plazo	Brecha a largo plazo
Transporte	21,253	57,499
Energía	11,388	30,775
Telecomunicaciones	12,603	27,036
Salud	9,472	18,944
Agua y saneamiento	6,970	12,252
Infraestructura hidráulica	4,537	8,477
Educación	2,592	4,568
Total	68,815	159,549

Nota Fuente: Plan Nacional de Infraestructura 2016-2025, un plan para salir de la pobreza.

Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN).

Elaboración: Departamento de Estudios – CGR

Ahora bien, tomando en cuenta los dos criterios anteriores, se puede observar una coincidencia en 4 sectores: Transporte, Salud, Agua y Saneamiento, y Educación. No obstante ello, el presente estudio esbozará como parte del análisis las brechas de infraestructura en el sector transporte, principalmente.

Sector Transporte

La inversión pública en infraestructura de transporte repercute en la mejora de las condiciones de vida de la población, en todos los aspectos: sociales, políticos y económicos. De acuerdo al Banco Mundial (2014, citado en su nota Técnica N° 1) “los efectos de la inversión en tal tipo de infraestructura sobre el bienestar de la población se manifiestan en tres aspectos: oportunidad económica, seguridad social y habilitación urbana” (CGR, 2015, p.83).

Esto se explica porque según la Contraloría General de la República (2105), señala que:

La inversión pública en transporte brinda mayores oportunidades económicas a la población al generar el acceso a nuevos mercados, facilitar las oportunidades de trabajo y reduciendo costos de transporte de las personas, que significa un incremento del salario real. En segundo lugar, aumenta el acceso de la seguridad social, entendida como la posibilidad de acceder a escuelas, centros de salud y otros servicios públicos. Asimismo, la inversión en caminos y carreteras impacta en la habilitación, ya que al permitir el transporte de nuevos insumos y productos, permite por ejemplo, sustituir el uso de energías como la leña por gas, y en general, convertir paulatinamente terrenos rurales y eriazos en urbanos, con servicios de saneamiento y otros”

Las mejoras en estos aspectos repercuten a su vez en la mejora de indicadores de capital humano. Según el Banco Mundial, 2014, citado en su nota Técnica N° 1, “El mayor acceso facilita la expresión y participación social y política, aumenta la disponibilidad de tiempo libre que puede ser utilizado para actividades educativas y acerca a las poblaciones que anteriormente se encontraban aisladas” (p. 83)

En términos estrictamente monetarios, CGR, 2015, p. 84, señala que existe evidencia que muestra cómo la inversión en infraestructura de transporte contribuye al crecimiento económico y a la mejora de la competitividad del país. Así por ejemplo, se ha mencionado que algunos estudios estiman que la inversión de un dólar en el sector transportes generaría un incremento de \$ 2.172 dólares americanos en el PBI nacional, según estudios del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). Multiplicadores de la Economía Peruana, una aplicación de la tabla insumo-producto 1994. Igualmente, según, Mezquita, Blyde, Volpe y Molina, 2011, citado en CGR, 2015, p. 84 “la reducción de los costos de transporte terrestre de mercaderías en 1% podría generar en el Perú una expansión de las exportaciones del 4.3% e incrementar en 2.9% el número de productos exportados”

Sector Educación

El estudio de Contraloría pone énfasis en que “El Estado tiene la obligación de proveer educación de calidad, lo cual implica contar con profesores,

herramientas, infraestructura (aulas, campos deportivos, laboratorios, etc.) y equipamiento (carpetas, pizarras, libros, útiles, entre otros) adecuados para dar un servicio de calidad a la comunidad. La inversión en infraestructura educativa tiene importantes efectos monetarios y no monetarios, a nivel individual y colectivo”. (CGR, 2015, p.84)

De acuerdo a la OCDE (2011, citado en CGR, 2015, p. 84), en lugares donde se cuenta con buena infraestructura educativa, los estudiantes obtienen mejores resultados, independientemente de su grado educativo y género. La infraestructura educativa genera beneficios directos en la calidad del ambiente de enseñanza, ya que un espacio educativo adecuado y acogedor motiva a los estudiantes y profesores a asistir, aprender e impartir conocimientos, respectivamente.

De la misma manera, la educación de calidad contribuye a mejorar las condiciones de vida de las personas impactando en múltiples y diversos aspectos. Así por ejemplo, existe evidencia que muestra que las personas mejor educadas ganan salarios más altos, experimentan menos desempleo y trabajan en ocupaciones más prestigiosas que sus pares menos educados. Esto es muy importante en un contexto como el peruano, donde cerca del 75% de la Población Económicamente Activa (PEA) está empleada en el sector informal según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

Además, la educación tiene otros efectos sobre la vida personal y colectiva. La educación fomenta el bienestar individual a través de impactos sobre el estado de salud, de acuerdo a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, 2011, citado en CGR, 2015, p.85), el control de la fecundidad, las decisiones ocupacionales, las pautas de consumo y ahorro, diferentes comportamientos sociales y una mayor propensión a que los hijos adquieran a su vez un mayor nivel educativo.

Sector saneamiento

La inversión en infraestructura de saneamiento, con proyectos de mejora de la provisión de agua, desagüe y servicios sanitarios, impacta de manera significativa en las condiciones de vida de las personas y potencia sus capacidades de desarrollo social y económico.

Incrementar el acceso al servicio de agua potable y mejorar la calidad de este servicio contribuye a reducir la incidencia de enfermedades como la diarrea. Según la OCDE, “cerca al 10% de la carga mundial de enfermedades podría prevenirse mediante intervenciones de agua, saneamiento e higiene” (OCDE, 2011, citado en CGR, 2015, p.85).

Asimismo, el acceso a servicios de agua potable y saneamiento impacta de manera indirecta en la disminución de la desnutrición crónica, según Lentini, 2010, citado en CGR, 2015, p. 86), y según Oblitas, 2010, citado en CGR, 2015, p. 86, en el logro de los objetivos de aprendizaje de los alumnos, y en el incremento de la productividad de las personas, incidiendo significativamente en la reducción de la pobreza. De manera que, tal como lo señala el Banco Mundial en el 2014, “Invertir en la mejora de infraestructura de agua y saneamiento permite garantizar la provisión de un servicio continuo y de calidad y ampliar el número de usuarios que actualmente carecen de acceso a estos servicios”. (p. 86)

Bonifaz y Aragón (2010, citado en CGR, 2015, p. 86) al referirse a los sobre costos por la falta de infraestructura en agua potable, consideran que en el caso de Perú, “una inexistente o inadecuada infraestructura de agua potable genera costos de transacción, medidos en distintas dimensiones (precio, tiempo, salud y compra de bidones), que ascienden a US\$ 234,8 millones, aproximadamente. Además, se genera una pérdida de eficiencia social, medida en función de aquellos que no tienen suficiente agua para consumir (debido a que no están conectados al sistema), que asciende a US\$ 45,9 millones aproximadamente)”.

Además, según el Instituto Peruano de Economía (2015) señala que en los últimos años, la situación del sector no ha variado significativamente. Se calcula que existen más de 3,5 millones de personas sin acceso a agua potable en el sector urbano y 3 millones en el área rural. Además el acceso en tiempo real es aún más limitado por la tiempo efectivo de suministro de dicho recurso.

Sector Salud

La provisión de servicios de salud “implica una combinación de elementos tales como recursos financieros, personal, equipamiento, y medicinas, que cumplan con los requerimientos científicos y médicos exigidos por la regulación – para brindar intervenciones en salud. Mejorar la disponibilidad y calidad de los servicios depende del acceso a los insumos mencionados de manera conjunta y oportunamente, tal como lo señala la Organización Mundial de la Salud (OMS), en su Guía técnica N° 11: Medición del cloro residual en el agua”. OMS, 2009, citado en CGR, 2015, p.86.

En esa línea, CGR, 2015, p.86 señala que “los beneficios de la inversión en infraestructura de salud pública se traducen la mejora de la calidad de vida y en el incremento de la productividad de la población. La adecuada provisión de infraestructura en salud reduce la incidencia y gravedad de enfermedades por una mejor oferta de los servicios médicos”.

Esto, a su vez, según Apoyo, 2012, citado en CGR, 2015, p.86 genera beneficios en términos de productividad porque disminuyen los costos asociados al tratamiento de enfermedades y aumentan el tiempo disponible para actividades productivas. Además, “mayor nutrición y mejor salud determinan también condiciones intelectuales que conllevan mayor creatividad para el trabajo, que redundan en mayor productividad”.

Se conoce que mejores condiciones de salud repercuten también en la formación de capital humano, lo cual permite un rendimiento económico continuo en el futuro. Como señala Fuchs (2004, citado en CGR, 2015, p. 86), “la mejora de la salud aumenta las tasas de supervivencia de los niños, lo que

aumenta el PIB per cápita por el incremento de la proporción de trabajadores. Mientras que la mejora de la salud entre los adultos aumenta la participación en la fuerza laboral y mejora la productividad de los que están en el trabajo. Todo ello repercute, en términos agregados, en crecimiento económico”.

De esta manera, se confirma que los sectores Transporte, Educación, Saneamiento y Salud resultan estratégicos, pues no solo representan los mayores montos de inversión y de brechas de infraestructura en términos monetarios entre los años 2009 y 2014, sino que también tienen un fuerte impacto en indicadores sociales y económicos.

Marco legal para la promoción de inversión privada

Marco Jurídico

El Perú ha establecido un marco legal estable para la inversión privada, tanto nacional como extranjera, desde la norma constitucional de 1993 hasta otras normas que fomentan la inversión privada en infraestructura. En tal sentido, Herrera (2014), considera que el marco normativo vigente propicia la inversión privada.

La Constitución Política del Perú de 1993 contiene normas para garantizar un marco jurídico favorable para el desarrollo de la inversión privada en general y de la inversión extranjera en particular, entre las que podemos mencionar, a la libre iniciativa privada en un marco de economía social de mercado y pluralismo económico. La libertad de trabajo, empresa, comercio e industria. La definición del rol subsidiario del Estado en la actividad económica. La libre competencia y la prohibición del establecimiento de monopolios y el combate al abuso de la posición de dominio. La libertad de contratar. La facultad del Estado de establecer garantías y otorgar seguridades mediante contratos ley. La igualdad en el trato para la inversión nacional y extranjera. La posibilidad de someter las controversias en las que participa el Estado a tribunales arbitrales nacionales o internacionales. La garantía de libre tenencia y disposición de moneda extranjera.

Así también, la Ley de promoción de la inversión privada en las empresas del Estado, en base al Decreto Legislativo N°674 del 27.09.1991, reglamentada con el Decreto Supremo N°070-92-PCM, que fija “las normas para la promoción de inversión en empresas y activos de empresas del Estado, que además establece diversos mecanismos, tales como, transferencia de acciones o activos, aumento de capital, contratos diversos como: arrendamiento, asociación en participación, gerencia, usufructo y disposición de activos con motivo de la liquidación de la empresa”.

También tenemos la Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada, el Decreto Legislativo N°757 del 13.11.1991, “que garantiza la libre iniciativa y las inversiones privadas, efectuadas o por efectuarse, en todos los sectores de la actividad económica y en cualquiera de las formas empresariales o contractuales permitidas por la Constitución y las Leyes. Permite seguridad Jurídica de las Inversiones en Materia Tributaria”.

De la misma manera tenemos la Ley de concesiones en obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (DS 059-96-PCM), que con el Texto Único Ordenado (TUO) de normas con rango de ley “regulan la entrega en concesión de obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, modalidades de concesión, según si hay retribución al Estado o no onerosas (contribución en dinero o participación sobre ingresos, gratuitas, mixtas (cuando concurren más de una de las modalidades antes señaladas), cofinanciadas (con una entrega inicial durante la etapa de construcción o con entregas en la etapa de la explotación reintegrables o no), además regula los beneficios tributarios y regula modificaciones al contrato de concesión”.

El Decreto Legislativo N°1012 “Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la generación de empleo productivo”, en el que se señala que “las Asociaciones Público - Privadas-APP son modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública, proveer servicios públicos y/o prestar los servicios

vinculados a éstos que requiera brindar el Estado, así como desarrollar proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica, de acuerdo a las condiciones establecidas en el Reglamento de la presente norma. Participan en una Asociación Pública Privada: el Estado, a través de alguna de las entidades públicas establecidas en el artículo precedente, y uno o más inversionistas privados”.

La Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado, “Ley de Obras por Impuestos, Ley 29230” que es “una herramienta de política creada en el Perú, que no tiene antecedentes en otros países. Desde su dación a la fecha, el marco normativo se ha complementado permitiendo su agilidad y buscando generar confianza entre los actores públicos y privados que participan en su adecuada aplicación”.

Legislación para la inversión extranjera

El marco legislativo peruano equipara al inversor extranjero con el local a efectos de tratamiento jurídico. El marco legislativo para la inversión extranjera señala que no hay restricciones para la repatriación de las ganancias, las transferencias internacionales de capitales o el cambio de divisas. Tampoco tienen restricciones el envío de intereses y regalías. La moneda extranjera puede ser utilizada para adquirir bienes en el extranjero o cubrir obligaciones financieras, siempre y cuando el operador esté en cumplimiento con la legislación tributaria peruana.

El Régimen de estabilidad jurídica a la inversión extranjera, el Decreto Legislativo N°662 del 02.09.1991. Según este dispositivo, “el Estado promueve y garantiza las inversiones extranjeras efectuadas y por efectuarse en el país. Establece registro y condiciones para acceder a regímenes de estabilidad jurídica. Con ello, se garantiza: Estabilidad del régimen tributario vigente al momento de celebrarse el convenio. Estabilidad de libre disponibilidad de divisas, capital y dividendos. Estabilidad al derecho a la no discriminación”. El Decreto Legislativo N°662 se sustenta en los siguientes aspectos: “Trato no discriminatorio entre inversionistas extranjeros y nacionales. Acceso sin restricción a la mayoría de sectores económicos. Libre movimiento de

capitales. Libre competencia. Garantía a la Propiedad Privada. Regímenes Especiales: Convenios de Estabilidad Jurídica / Recuperación anticipada del IGV. Red de convenios de inversión y miembro de CIADI y MIGA. Perú participa en el Comité de Inversiones de la OCDE”.

Legislación para la inversión privada

Herrera (2014), sostiene que la normativa legal para la inversión privada esta sostenido en las siguientes disposiciones legales: “Constitución Política del Perú, Régimen de estabilidad jurídica a la inversión extranjera (Decreto Legislativo 662), Ley de promoción de la inversión privada en las empresas del Estado (Decreto Legislativo 674), Ley marco de promoción de la inversión descentralizada (Ley N° 28059), Ley marco para el crecimiento de la inversión privada (Decreto Legislativo 757), Ley de concesiones en obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (DS 059-96-PCM), Ley marco de APP (Decreto Legislativo 1012) y Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado (Ley de Obras por Impuestos, Ley 29230), entre otros”.

Iniciativas legales para la inversión privada

Régimen de iniciativas privadas

Podemos entender como iniciativa privada al escenario en la que “una entidad o consorcio empresarial del sector privado, aprovechan una oportunidad para invertir en recursos públicos, elabora un proyecto y luego lo somete a consideración a los órganos públicos promotores de inversión privada, a efectos de que se otorgue la adjudicación. Estas iniciativas generalmente se formulan sobre inversión en activos, servicios, obras y servicios públicos”. El régimen de iniciativa privada está regulado en el art. 14 del Decreto Legislativo N° 1012 (Ley Marco de Asociaciones Público Privadas), en el que “las iniciativas privadas se realizan sobre proyectos de inversión en activos, empresas, proyectos, servicios, obras públicas de infraestructura y de servicios públicos”

Régimen de Obras por Impuestos

Podemos mencionar también la Ley 29230, “Ley de Obras por Impuestos”, que pretende darle mayor dinamismo a las obras de infraestructura pública en el país. “Dicho dispositivo promueve a que la empresa privada, como entidad o en asociación, pueda financiar y desarrollar proyectos de naturaleza pública, en las regiones, en los gobiernos locales y universidades del estado, con el beneficio tributario en que pueda recuperar la inversión, aplicando el mismo como pago de impuesto a sus ganancias, esto es, impuesto a la renta. Del mismo modo, los Gobiernos Regionales, Locales y Universidades del estado ejecutan el financiamiento sin intereses con cargo a sus recursos de canon, sobre canon, regalías, rentas de aduana y participaciones, por un período de hasta diez años luego de concluida la obra”.

Ley marco de promoción de las Asociaciones Público Privadas (APP)

En mayo de 2008 se aprobó el Decreto Legislativo N° 1012 que regula las Asociaciones Público- Privadas (APP). “Es aplicable a todas las entidades públicas pertenecientes al sector público no financiero. Esta ley fue promulgada en el marco de las acciones estratégicas que buscan la facilitación del comercio y promoción de la inversión privada, la mejora del marco regulatorio, el fortalecimiento institucional y simplificación administrativa y la modernización del Estado”. Por APP se entienden “las modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos y tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos preferentemente privados con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos”.

Según Pro Inversión (2014), “los proyectos de APP son proyectos de largo plazo para la provisión de servicios públicos o de infraestructura pública con alta rentabilidad social y baja rentabilidad financiera, cuyo equilibrio financiero supone un co-financiamiento parcial o total del Estado, el mismo que se agrega, de existir ésta, a la tarifa o peaje pagada por el usuario directo del servicio”.

Proyectos de inversión en infraestructura en el Perú

Escudero (2004), respecto de los proyectos de inversión, señala que:

Es toda intervención limitada en el tiempo que utiliza total o parcialmente recursos públicos, con el fin de crear, ampliar, mejorar, modernizar o recuperar la capacidad productora de bienes o servicios, cuyos beneficios se generan durante la vida útil del proyecto. No es un proyecto de inversión pública las intervenciones que constituyen gastos de operación y mantenimiento (p.11).

Según la AFIN (2015, p.133) dentro del amplio espectro de los proyectos de infraestructura, existen casos en los que ineludiblemente la financiación será pública, aun cuando se involucre al sector privado en la ejecución y operación. Los caminos rurales, los sistemas de transporte urbano masivo y la expansión de obras de saneamiento constituyen claros ejemplos. En el otro extremo del espectro hay áreas en las que el sector privado ha mostrado una amplia capacidad de respuesta, al proveer de financiamiento y gestión; el caso de las telecomunicaciones es probablemente el mejor emblema de inversión privada en infraestructura. Cabe destacar que aún en este sector tan dinámico, algunas responsabilidades quedarán a cargo del financiamiento público, como es brindar telefonía móvil o servicios de banda ancha a poblaciones remotas.

Siguiendo esa línea de ideas, existen hasta cinco modalidades de financiamiento en la provisión de servicios de infraestructura. Una es mediante el financiamiento del Estado (inversión pública), una segunda forma mediante el financiamiento de la empresa privada (Obras por impuestos), una tercera es mediante una asociación público-privada, una cuarta vinculada a las iniciativas privadas y una quinta el co-financiamiento del Estado.

Inversión Pública

La inversión pública, “es la intermediación del Estado con el objetivo de aumentar el capital físico y humano disponible para elevar el nivel de productividad y competitividad de los agentes económicos (por ejemplo, mediante la inversión en carreteras o en la generación de energía eléctrica” (Universidad del Pacífico, 2012, p.10 citado en CGR (2015, p.37). Además

señala que “la inversión pública permite incrementar los niveles de cobertura y calidad de los servicios públicos para mejorar las condiciones de vida de la población” (p.37)

AFIN (2015) p.133, señala que actualmente para las inversión de proyectos de infraestructura por medio de obra pública (PIP), el Gobierno Central, Regional y Local cuentan con recursos propios para el desarrollo de Proyectos de Inversión Pública (PIP), los cuales son sujetos a una evaluación económica-financiera por el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Una vez obtenida la aprobación, el proyecto se desarrolla a través de las unidades ejecutoras de cada estamento del Estado o a través de un contratista privado”.

Obras por Impuestos

AFIN (2015) p.133, señala que con relación al mecanismo de Obras por Impuestos, la Ley 29230, “aprobó medidas con el objeto de promover la ejecución de proyectos de inversión pública de impacto regional y local, con la participación del sector privado, mediante la suscripción de convenios con los Gobiernos Regionales y/o Locales”. Sin embargo, el reciente Decreto Legislativo 1238, “modificó el marco normativo aplicable al mecanismo de Obras por Impuestos en los tres niveles de gobierno, con el objeto de establecer precisiones y simplificar los procesos regulados por Ley 29230”. En tal sentido, “las modificaciones propuestas pretenden garantizar la transparencia y facilitarán la aplicación de este mecanismo; generando un mayor incentivo a la participación de la empresa privada”.

Así, entre las principales modificaciones está la imposición del límite de 15,000 UIT (S/. 57.75 millones) para los proyectos que se pueden ejecutar bajo esta modalidad. Lo que busca el MEF es que un solo proyecto grande no se lleve el total de los recursos, sino que estos alcancen para varios proyectos. También se establece que la empresa privada financiará la contratación de la supervisión de la obra, lo cual permitiría agilizar estas contrataciones.

En la tabla 2, se aprecia los montos de inversión por obras por impuestos del 2009 al 2015 en millones de nuevos soles.

Tabla 2

Monto de inversión en obras por impuestos (2009- 2015) en millones de soles

Año	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL 2009-2015
Monto de inversión	6.0	10.3	273.0	181.2	482.1	651.2	50.9	1,654.6

Nota Fuente: PROINVERSIÓN. A agosto de 2015.

Asociaciones Público-Privadas

En nuestra legislación peruana, según Pro Inversión, la Asociación Pública Privada, adopta la forma de una concesión, es decir, la de un contrato firmado entre el Estado y una empresa (que a su vez puede estar conformada por un consorcio de empresas) por el cual el Estado (gobierno nacional, regional, municipal) otorga la ejecución y explotación de determinadas obras públicas de infraestructura o la prestación de servicios públicos por un plazo determinado. Siendo así, las APP desarrollan sus acciones atendiendo de manera directa al sector poblacional involucrado y captando el retorno de su inversión a través del pago directo por el servicio, por ejemplo mediante el establecimiento de una tarifa de uso o peaje.

Entre los proyectos vinculados a la Asociación Pública Privada, podemos mencionar “al Eje Amazonas Norte, Concesión de 25 años de carretera Paita-Yurimaguas, que permitirá unir a las regiones de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto, lo que contribuirá al proceso de integración de Perú y Brasil, con los efectos comerciales respectivos, además de la integración interna en nuestro país. Se estima que se viene invirtiendo 200 millones de dólares en dicho proyecto”.

Iniciativas Privadas

(AFIN 2015) señala que la iniciativa privada “es el mecanismo mediante el cual el sector privado presenta proyectos para el desarrollo de Asociación Pública Privada, Proyectos en Activos y los proyectos regulados en el DL 674

vinculados a empresas del Estado. Las iniciativas privadas pueden ser autofinanciadas o cofinanciadas”.

El último año, con la normativa hasta entonces vigente, se abrió lo que se denominó una ventana de oportunidad para que el Gobierno recibiera iniciativas privadas, tanto cofinanciadas (IPC) –es decir que necesitan garantías por parte del Estado– como autosostenibles (IPA), que podían autofinanciarse. Estos tipos de proyectos, tras su presentación a PROINVERSIÓN, debían ser declarados de interés público por esos sectores, para luego recibir garantía estatal para su ejecución (en caso de las IPC). El Estado peruano ha recibido unos 237 proyectos de Iniciativa Privada Cofinanciada (IPC) desde que se abrieron estas ventanas en el 2014 versus los 10 proyectos que, en promedio, saca al año PROINVERSIÓN. De estos últimos, 21 proyectos de IPC que se seleccionaron en la última ventana aun no terminan de declararse de interés. Esto sucede debido a que los procesos son complejos y de los proyectos que estaban en la primera selección, muchos están en sectores nuevos donde se están considerando este tipo de proyectos por primera vez. En muchos casos a medida que se va desarrollando el proyecto se encuentran vacíos o temas que no han sido planificados, como por ejemplo la demanda.

Así, bajo el Decreto Legislativo 1224, “las iniciativas privadas de ámbito nacional que recaen sobre proyectos de APP autofinanciadas, proyectos en activos y los proyectos regulados en el Decreto Legislativo 674, así como las iniciativas privadas cofinanciadas de todos los niveles de gobierno, se presentan ante PROINVERSIÓN, quien asume la competencia de Organismo Promotor de la Inversión Privada. En cambio, las iniciativas privadas para APP autofinanciadas y Proyectos en Activos de ámbito regional o local, son presentadas ante los Organismos Promotores de la Inversión Privada de los Gobiernos Regionales o Gobiernos Locales, según corresponda”.

En el caso de iniciativas privadas cofinanciadas “para proyectos a ser financiados total o parcialmente por el Gobierno Nacional se realizan en la oportunidad y sobre las materias que se determinen mediante decreto supremo

refrendado por los ministerios solicitantes y el Ministerio de Economía y Finanzas. Los sectores incluidos en el decreto supremo deben publicar las necesidades de intervención en infraestructura pública y servicios públicos, servicios vinculados a estos, investigación aplicada y/o innovación tecnológica, así como la capacidad presupuestal máxima con la que cuentan para asumir dichos compromisos, previamente informada por el Ministerio de Economía y Finanzas”.

Cofinanciamiento del Estado

Según el MEF (2012), se entiende por proyecto cofinanciado, cuando el mismo correspondiendo a una APP, necesita que se le otorgue garantías financieras y no financieras o además un financiamiento compartido con el Estado.

Para el presente año 2016 y en adelante se estima el desarrollo de varios proyectos donde destacan las líneas 3 y 4 del Metro de Lima, el ferrocarril Tacna-Arica, el ferrocarril Huancayo- Huancavelica, el monorriel en Arequipa, cinco proyectos penitenciarios, el terminal portuario de Salaverry, el teleférico de Choquequirao en Cusco, entre otros.

Las instituciones del estado en los proyectos cofinanciados con las APP se clasifican en compromisos de tipo firmes y contingentes. Los compromisos firmes se dan cuando existe obligación formal de pagar sumas específicas a la contraparte y que corresponde a la ejecución de las actividades señaladas en los convenios de las APP. En tanto, los compromisos contingentes lo constituyen las eventuales obligaciones de pago que pudieran efectuarse a favor de la contraparte, como consecuencia de algún evento vinculado a los riesgos propios de la ejecución del proyecto.

Los compromisos a que se hacen mención en el párrafo precedente, podrán ser asumidos por el sector público no financiero en un monto no mayor al 12% del PBI, actualizados a valor presente. Este límite puede ser modificado previa revisión en un período de 3 años, considerando las necesidades de inversión en infraestructura y el efecto de dichos compromisos en el manejo del sector financiero nacional.

1.2.2. La inversión de los fondos de pensiones en proyectos de infraestructura pública

El Sistema Privado de Pensiones (SPP)

Moreyra y García (2003) señalan que, en el Perú, el Sistema Privado de Pensiones fue implementado mediante Decreto Ley 724 en Diciembre de 1991. Este sistema, reúne a una serie de participantes, entre ellos, “las empresas Administradoras de Fondos de Pensiones (AFP), organismos reguladores, individuos, etc. que tiene por finalidad cubrir las prestaciones de jubilación, invalidez, sobrevivencia y gastos de sepelio de los afiliados. El SPP se basa en el manejo de un fondo conformado por cuentas individuales de capitalización (CIC), en donde la pensión está conformada por los aportes individuales realizados y la rentabilidad generada sobre ese fondo individual durante todo el tiempo de aportación” Moreyra y García (2003).

La Administradora de Fondos de Pensiones

El sistema privado de pensiones está conformado por las AFP. “Una AFP es una empresa de sociedad anónima, conformada únicamente por capitales privados que tienen como propósito exclusivo la administración de los fondos que en forma individual y periódica aportan sus afiliados como resultado de una actividad laboral. La finalidad de la administración de este fondo es la de lograr para sus afiliados una jubilación más acorde con los aportes que ha realizado a través de todos sus años de afiliación a la AFP”. Moreyra y García (2003, p. 21)

Asimismo, podemos señalar que “la función de las AFP no se centra exclusivamente en la gestión de inversiones, sino que tienen además la responsabilidad de la recaudación oportuna de los aportes de los afiliados, brindar información que permita la transparencia de sus operaciones y el mantener informados a sus afiliados sobre la situación de sus fondos individuales. Asimismo, son responsables del otorgamiento y pago de las prestaciones previstas al momento que el afiliado se jubile”. (Morón y Carranza 2003, p. 23, citado en Moreyra y García, 2003).

Entre otras características de las AFP, Muñoz señala que:

La composición del accionariado de las AFP cuenta con algunas restricciones. Así, no pueden participar directa o indirectamente en una AFP las empresas del sistema financiero, el IPSS, las clasificadoras de riesgo, otras AFP, los accionistas de otra AFP con participación superior al 3% y los agentes de intermediación financiera. Los ingresos de la AFP por la prestación de sus servicios están compuestos, principalmente, por una comisión porcentual sobre la remuneración asegurable del afiliado, la cual es establecida por cada administradora y regulada por la Superintendencia de Fondos de Pensiones (ahora SBS). Adicionalmente, el afiliado, a través de su empleador (quién le descuenta de su sueldo) debe aportar una contribución que pasa a formar parte de su cuenta individual de capitalización. (Muñoz, citado en Abusada, Du Bois, Morón y Valderrama 2000, p.452, citado en Moreyra y García, 2003.)

Rentabilidad de los fondos de las AFP

En relación a la rentabilidad de los fondos de las AFP, Moreyra y García (2003) señalan que “las AFP buscan obtener las mayores ventajas financieras para el aporte previsional del afiliado. Esto no siempre es posible por la diversidad en las estructuras de las carteras y el dinamismo de los mercados financieros”.

Sobre esta apreciación, García señala lo siguiente:

El objeto de las inversiones que realizan la AFP con los recursos del fondo, es lograr la máxima rentabilidad dentro de la mayor seguridad, a efectos de brindar las prestaciones del Sistema Privado de Pensiones (Artículo 59º D.S. Nº 004-98-EF, citado en Moreyra y García, 2003, p. 148)

Es importante notar que para controlar la seguridad de las inversiones, “la SBS a través de la Superintendencia adjunta de AFPs, norma y controla los límites de las inversiones según tipo de instrumento, emisor, grupo económico, mercado. Adicionalmente a los límites regulados por la SBS, el BCR establece los límites máximos operativos sobre las inversiones. Aquí se genera otra relación entre el SPP y el BCR”.

En el texto de Pablo Martín García se menciona que:

Las inversiones de los Fondos de Pensiones sólo podrán efectuarse en los porcentajes máximos que establece el Banco Central de Reserva dentro de los límites que para tal fin establece el Reglamento de la Ley del SPP (...) Corresponde al Banco Central fijar los límites y sub-límites operativos máximos de inversiones e imposiciones por instrumentos, individuales y conjuntos, dentro de los límites establecidos en el Artículo 25º de la Ley. Establecido dicho límite, el mismo no puede ser reducido, salvo acontecimientos extraordinarios que, a juicio del Banco Central, con la opinión favorable de la Superintendencia, así lo justifiquen. (García 2003, pp. 149-150, citado en Moreyra y García, 2003)

Las inversiones del Fondo de pensiones

Teniendo en cuenta los aspectos de inversión de los Fondos de Pensiones podemos extraer la relación entre el Fondo de Pensiones, gestionado por la AFP, el Estado y las Inversiones: Moreyra y García (2003, p.122)

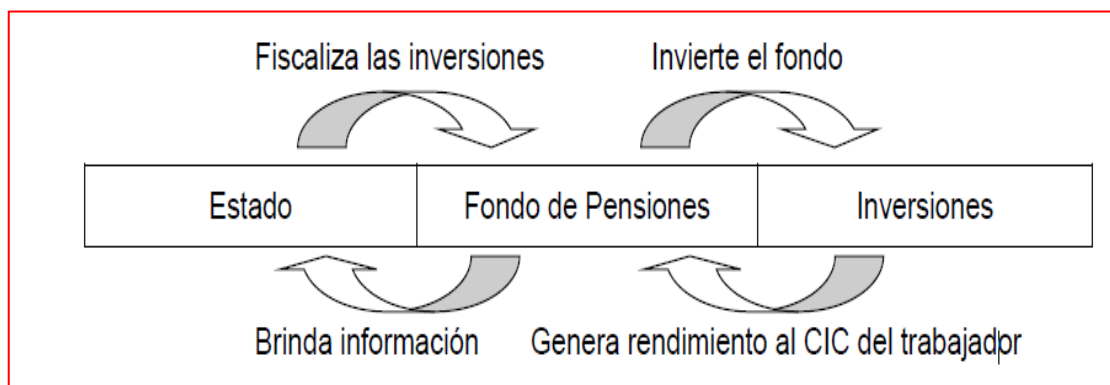


Figura 2 Relación entre fondo de pensiones, estado e inversiones

Nota Fuente: Moreyra y García, 2003, p.122

En este nivel tenemos al Estado que fiscaliza las inversiones del Fondo de Pensiones, mientras que la AFP brinda información detallada sobre las inversiones que hace (por cuenta del fondo) al Estado (y a los afiliados en su estado de cuenta).

Así también Moreyra y García (2003) al referirse a las inversiones, señalan:

El control diario de inversiones es el mecanismo mediante el cual las AFP informan diariamente a la SBS todas las operaciones de inversión realizadas el día anterior. La SBS, por su parte realiza diariamente un balance de las operaciones de compra y venta ejecutadas por el fondo de pensiones; y complementa esta tarea con arqueos periódicos de la custodia. Estos mecanismos de control consideran penalidades por incumplimiento. Por otro lado, los límites de inversión son los parámetros que sirven para determinar qué porcentaje del fondo puede ser colocado en cada uno de los instrumentos existentes en el mercado. Su función consiste en diversificar las inversiones, disminuyendo el riesgo de la concentración de la cartera. Por el otro lado, el Fondo de Pensiones invierte el dinero en el mercado, lo cual genera un rendimiento al CIC del afiliado. En este caso habría que explicar un poco más en qué consisten las inversiones y quiénes intervienen en este tema. Lo que realiza el Fondo de Pensiones es invertir el dinero de los afiliados mediante la administración de una cartera. Esta cartera está compuesta por una serie de activos financieros, los cuales pueden ser de renta fija y renta variable. (p. 125)

En cuanto a los activos financieros, a su vez, son emitidos por una serie de personas jurídicas (Emisores), los cuales los podemos clasificar en tres grandes grupos: Estado (Gobierno, BCR y Cofide), Empresas (públicas y privadas) y Sistema Financiero (bancos, empresas de leasing, empresas titulizadoras, fondos mutuos locales y extranjeros, fondos de inversión, etc).

Para los instrumentos financieros son adquiridos y negociados en mecanismos centralizados, es decir en la Bolsa de Valores y mediante sistemas de negociación (ELEX, Datatec, etc.). La adquisición de estos valores puede ser a través del mercado primario de valores (compra directa al emisor mediante mecanismos de subastas) o a través del mercado secundario de valores (compra en los mercados centralizados).

A su vez, el nexo que existe entre los emisores, los mercados centralizados y los inversionistas (es decir el Fondo Administrado) lo constituye

los Brokers (Sociedades Agente de Bolsa y otros, entre locales y extranjeros) y los Bancos (Unidades de banca de inversión, para el mercado primario, y de tesorería, para el mercado secundario).

Adicionalmente participan en el proceso de inversiones los reguladores de los sistemas, es decir, la CONASEV para regular a las empresas emisoras y los instrumentos; la SBS, para regular a los bancos y para aprobar los instrumentos de inversión; las Clasificadoras de Riesgo, las cuales clasifican la calidad de los emisores y la solidez de los instrumentos que se emiten; las Cajas Liquidadoras de Valores (Caja de Valores de Lima – CAVALI – entre otras como Euroclear y CEDEL), que son las que realizan y verifican las transferencias de los valores; y los Bancos Custodios (actualmente para las AFPs son los bancos locales para las inversiones locales y Brown Brothers & Harriman - BB&H – para las inversiones en el exterior), los cuales custodian los valores de la cartera administrada.

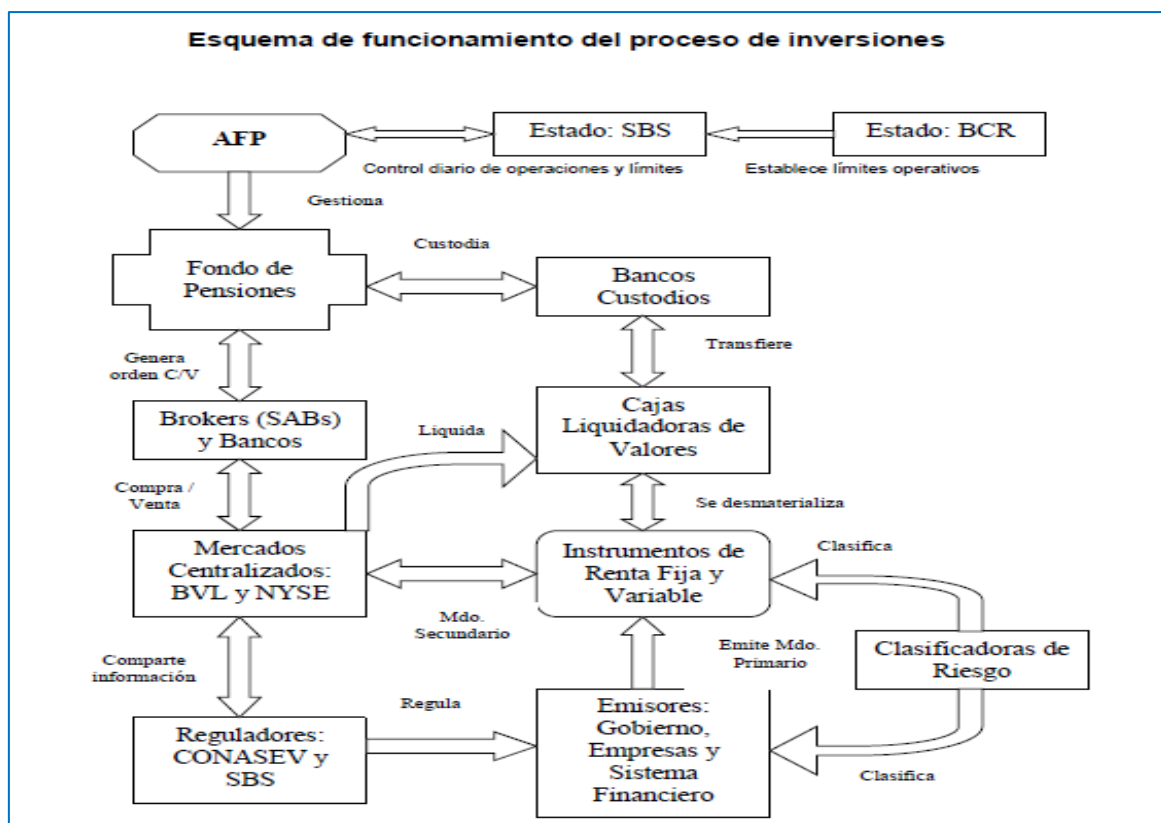


Figura 3 Esquema de funcionamiento del proceso de inversiones

Nota Fuente: Moreyra y García, 2003, p. 133

Estructura de participantes en los fondos de pensiones

Moreyra y García (2003) presenta un esquema que se muestra en la figura 3, en donde agrupa a todos los participantes en el Sistema Privado de Pensiones en cinco grandes grupos: las AFP, el Estado, la Sociedad, el Sector Empresarial y el Sistema Financiero. Asimismo, en la figura 4 se muestra la interrelación entre las entidades, así entonces dentro de las AFP están las sociedades administradoras, con sus accionistas y empleados, y por encima de ellas, la Asociación de AFP. Dentro del Estado se agrupan las entidades públicas, como ONP, Congreso, Sunat, Indecopi, etc, y a los reguladores, como la SBS, el BCRP y la CONASEV. Dentro del Sector Empresarial hemos agrupado a las empresas emisoras, por un lado, y al mercado, por el otro (BVL, NYSE, NYSE). Dentro del Sistema Financiero se agrupa a los Bancos y Brokers, por un lado y a las Compañías de Seguro, por el otro.

Finalmente, dentro de la sociedad encontramos a los afiliados, aportantes y empleadores, por un lado, y por el otro a los Pensionistas de jubilación, sobrevivencia e invalidez.

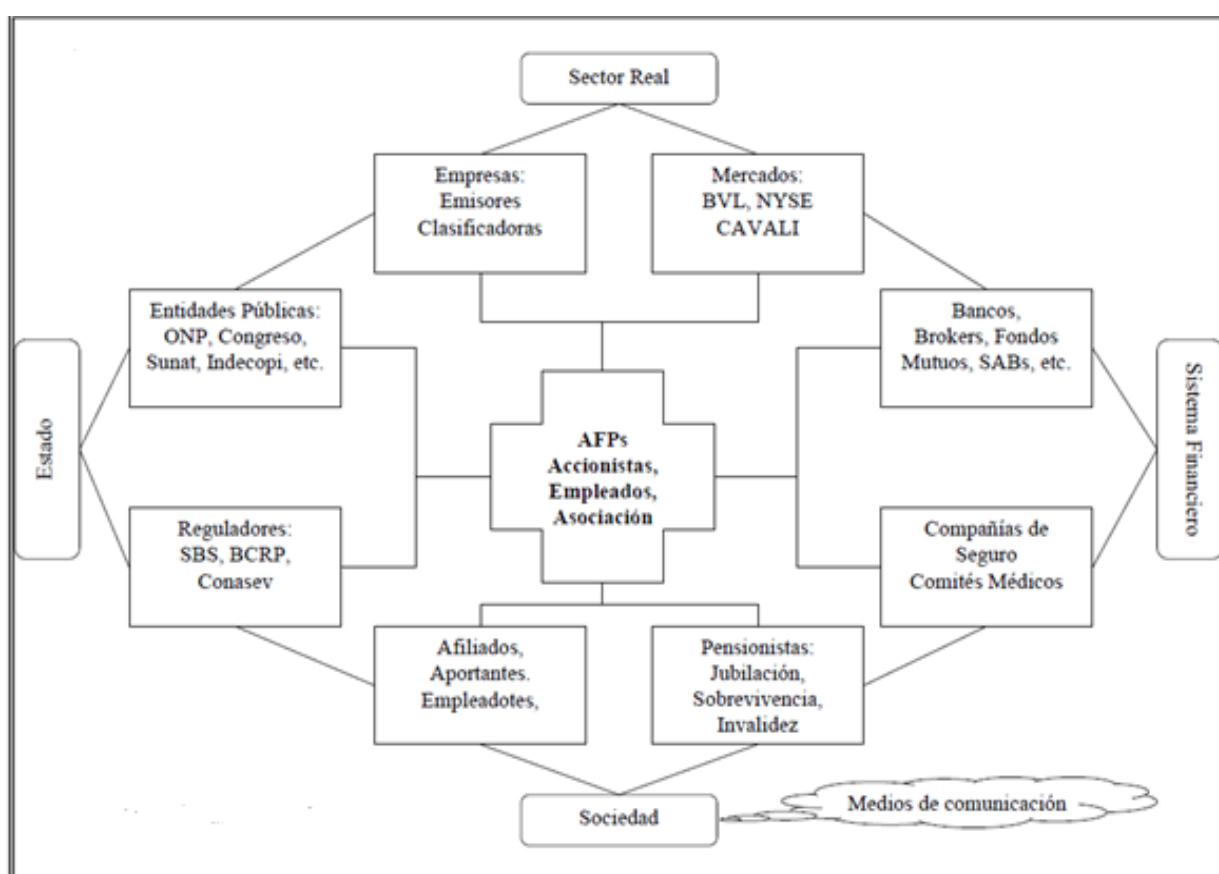


Figura 4 Esquema de interrelación entre entidades

Nota Fuente. Moreyra y García (2004, p. 135)

Inversión en infraestructura de Administradora de Fondos de Pensiones

Según Bjeletic, (2013) las AFP empiezan a financiar proyectos a finales del año 2001, en razón de que la SBS emite la Resolución N° 725-2001, a través del cual se autoriza la compra de instrumentos en los proyectos concesionados, con una financiación mínima de 50 millones de dólares. Más adelante, en el año 2004 y a través de la Resolución N° 643-2004 se amplía la posibilidad de participación en proyectos en sectores de infraestructura vial, minería, vivienda, etc. Bajo ese dispositivo, se posibilitó el financiamiento de proyectos de infraestructura a partir de 20 millones de dólares y luego en 2006 se redujo el límite mínimo de inversión en 10 millones de dólares, esto con la Resolución N° 1152-2006 que se encuentra vigente.

A partir de estas iniciativas legales, desde junio y hasta agosto 2009, que se muestran en la figura 5, donde se observa que los niveles de financiamiento de las AFP en infraestructura se situaban en un promedio de 3.000 millones de dólares mensuales.

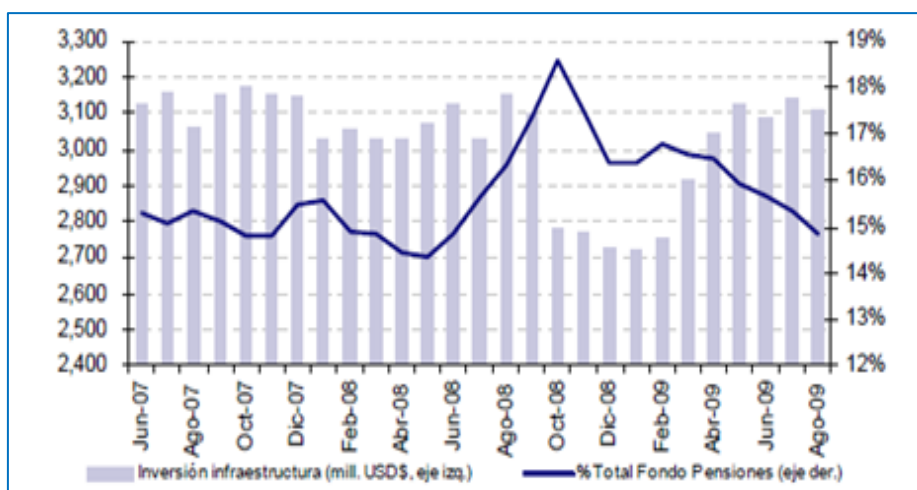


Figura 5 Saldo de Inversión en infraestructura de las AFP (US\$ Millones)

Nota Fuente: Superintendencia de Banca y Seguros, Octubre 2009.

Inversión en infraestructura por sectores del fondo de pensiones

Inversiones hasta el año 2009

Según se aprecia en la figura 6, el sistema privado de pensiones han invertido principalmente en energía e hidrocarburos hasta el 60% de sus inversiones en infraestructura y en menor proporción en telecomunicaciones, transporte saneamiento.

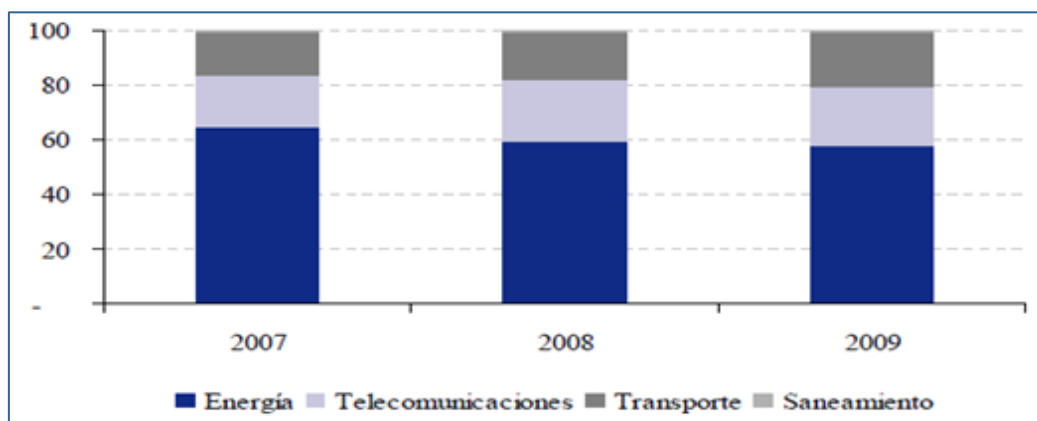


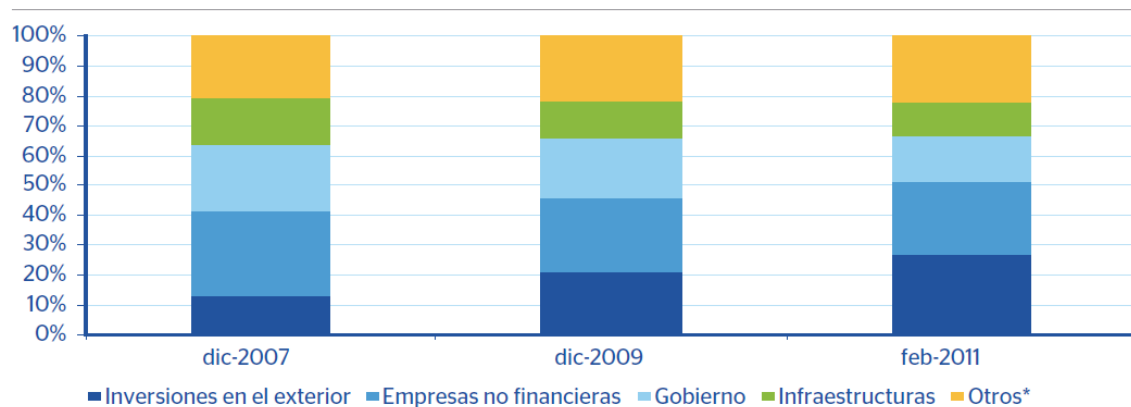
Figura 6 AFP, Inversión por sector económico

Nota Fuente: Superintendencia de Banca y Seguros, octubre 2009

Se puede señalar también que las AFP han direccionado sus inversiones en proyectos del sector eléctrico, a través de adquisición de bonos y compra de papeles comerciales en las empresas del rubro, tales como “Electroandes, Edegel, Enersur. En proyectos del sector de saneamiento, se puede mencionar a la Concesión Transvase Olmos y Consorcio Agua Azul, Finalmente, en la red vial de Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)”, estas inversiones que favorecerá la integración de la infraestructura regional en América del sur.

Inversión en infraestructura hasta el 2011

Según información que publica la SBS al mes de febrero 2011 y señalado por Sánchez (2011), “las inversiones de los fondos de pensiones en infraestructura representan el 11,1% del total, esto es en promedio 3,416 millones de dólares, ubicados en primer término en energía (60%) y luego en transportes (21%) y telecomunicaciones (18%)”. Esta información se muestra en la figura 7.



Fuente: SBS y BBVA Research

Figura 7 Participación de los fondos de pensiones en (%)

Mecanismos de financiamiento de los fondos de pensiones en proyectos de infraestructura

De acuerdo a Alonso et al. (2010) se señala que:

La financiación de los fondos de pensiones en proyectos de infraestructura en Perú se realiza mediante dos vías: Inversión directa, Se refiere a la compra de instrumentos de deuda o acciones emitidas por las empresas concesionarias de los proyectos de infraestructura e Inversión indirecta, que hace referencia a los siguientes componentes:

Compra de cuotas de participación en fondos de inversión especializados en infraestructura AC Capitales SAFI, este es un fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales con recursos que alcanzan los USD\$50 millones a 30 años, constituido en 2004 para invertir principalmente en proyectos de infraestructura. Fondo de Inversión Energético Americano de Larraín Vial enfocado a inversiones del sector energético. Además, recientemente se han constituido el fondo de infraestructura y un fideicomiso con la misma orientación.

Compra de instrumentos de deuda o acciones emitidas por empresas relacionadas o que intervienen en proyectos de infraestructura. La captación que realicen estas empresas no necesariamente se destina a la inversión en el desarrollo de infraestructura. A partir de los datos publicados por el ente regulador y varias estimaciones propias, es posible caracterizar las inversiones directas e indirectas llevadas a cabo por el conjunto de AFP's del

sistema privado peruano en infraestructuras. Así, mientras las inversiones directas representan un 22,6% de las inversiones totales en infraestructura realizadas por estas instituciones privadas, el 77,4% restante se efectúa mediante inversiones indirectas. (p.201)

La inversión indirecta de los fondos de pensiones en infraestructuras

Con relación a la inversión indirecta de los fondos de pensiones en infraestructuras, Alonso et al. (2010) indica que:

La inversión indirecta de los fondos de pensiones en infraestructuras, representa el grueso del total efectuado por las AFP en infraestructura y se diversifica en la compra de bonos y acciones de empresas de infraestructura (95%), en su mayoría de empresas del sector energético, y en la compra de participación en los fondos de infraestructura anteriormente mencionados en un 5% (p. 202).

Entre los tipos de fondos para infraestructura tenemos el denominado “Fondo AC Capitales SAFI”, del cual Alonso et al. (2010) señala que:

Este fondo de infraestructura tiene inversiones en diferentes proyectos, entre los más importantes: Consorcio Agua Azul, ISA Perú, Redesur, Eléctrica de Piura, Lima Airport Partners (LAP), Maple Gas, Inmobiliaria Koricanha y Ferrocarril Andino. La inversión realizada por las AFP en el fondo de infraestructura de AC Capitales se ha incrementado desde su constitución en el año 2004. Si bien a fines de 2005 esta inversión alcanzó los USD\$ 12 millones, esta creció significativamente en los tres últimos años, hasta alcanzar una cifra superior a los USD\$ 100 millones en diciembre de 2008 (p. 202).

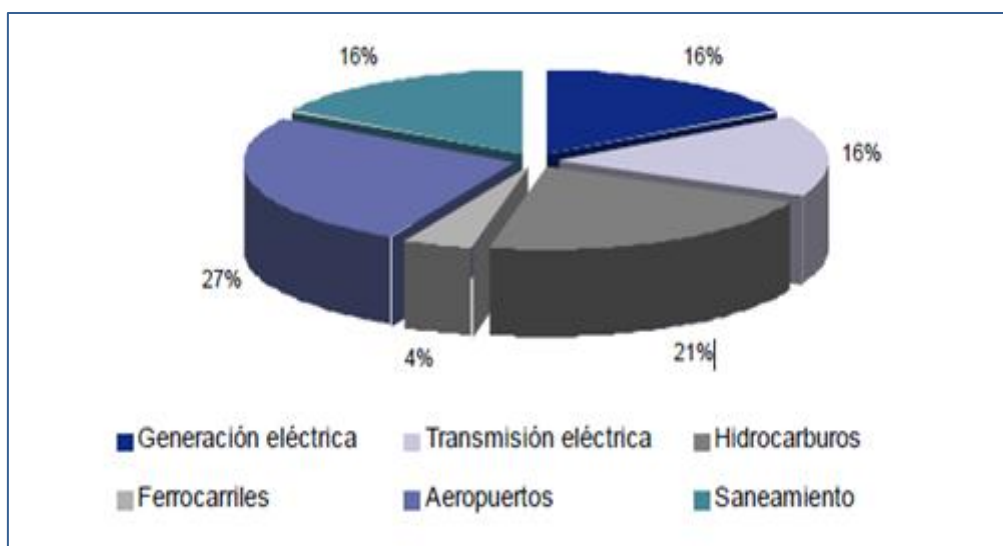


Figura 8 Fondo de inversión en infraestructura AC capitales por sectores (diciembre 2008)

Nota Fuente: BBVA. Citado en Alonso, et al, 2010

Fondo especial de inversión en infraestructura

Alonso et al. (2013) señalan que:

A principios del año 2009 ante la necesidad de mayores inversiones en infraestructuras y, teniendo como marco la coyuntura de crisis económica internacional y el fuerte impacto de esta en la economía local, el Gobierno peruano autorizó la constitución de un fondo de inversión en infraestructuras, una norma legal del 2009, vía decreto de urgencia, de USD\$ 500 millones (S/. 1.619 millones), cuyo principal objetivo fue el impulso de inversiones en grandes proyectos. El primer paso ya se ha dado con un aporte de capital de USD\$ 100 millones (S/. 324 millones) por parte del Ministerio de Economía a la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE). Organismos multilaterales tales como la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) participan con USD\$ 100 millones (S/. 324 millones) entre ambos. Por su parte, los USD\$ 300 millones restantes serían aportados por las AFP, convirtiéndose así en la principal fuente de financiación de este fondo de infraestructuras. (p.204)

Este tipo de fondo se orienta a diversos proyectos, siendo en su mayor parte los relacionados a carreteras, puertos, aeropuertos, saneamiento energía eléctrica y gas. Sus plazos fluctúan entre 15 y 30 años.

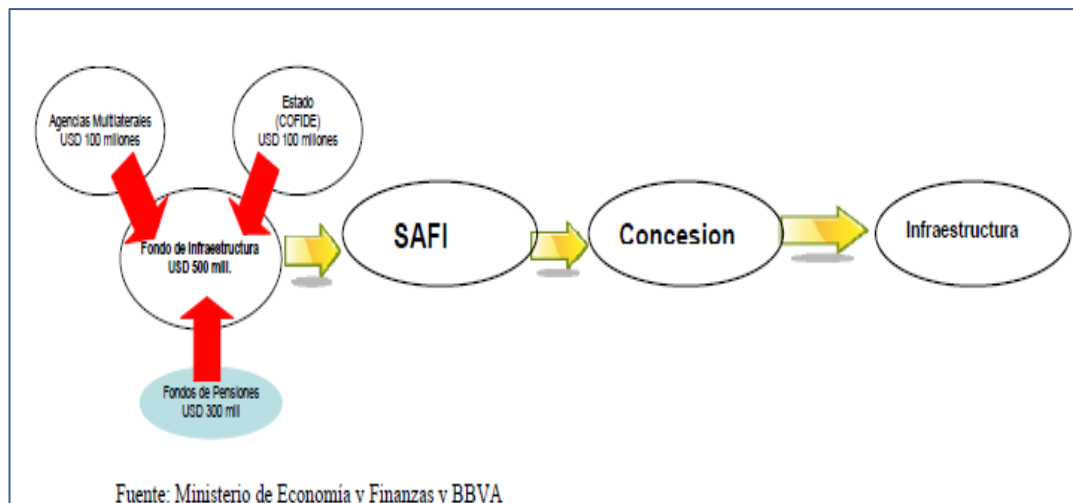


Figura 9 Estructura del fondo especial de inversión en infraestructura

Como se aprecia en la figura 9, estructuralmente, se constituye una Sociedad administradora del fondo de inversión (SAFI) que se encarga de la gestión del mismo.

Fideicomiso de inversión en infraestructura

Con relación a la creación y funcionamiento del Fideicomiso de inversión en infraestructura, Alonso et al. (2010) indica que:

En junio de 2009, la Asociación de AFP formalizó la creación de un Fideicomiso de Inversión en infraestructura, el cual se iniciaría con un aporte de USD\$ 300 millones (S/. 898 millones) por parte de las cuatro AFP que integran el SPP Peruano. Sin embargo, se estima que este se podría elevar hasta los USD\$ 1.500 millones (S/. 4.488 millones), con nuevas aportaciones que realizarían las AFP ya que los recursos iniciales corren el riesgo de agotarse después de los primeros cuatro o cinco proyectos. Este esquema tiene la bondad de poder implementarse de forma más rápida y más adelante podría integrarse al fondo de infraestructura desarrollado por el Gobierno, una vez este se ponga en marcha. (p. 205).

Desarrollando el funcionamiento del fideicomiso, señala Alonso et al. (2010), que su operatividad consiste en que cada AFP efectuará aportes en efectivo, obteniendo certificados de participación, los cuales se ejecutarán cuando se definan las inversiones. Estos instrumentos no serán negociables y su valor será proporcional al de los activos invertidos. La rentabilidad estará en función de los niveles de interés y su administración corresponderá a una empresa autorizada para el rubro, según la SBS.

El Fideicomiso opera bajo la estructura, señalada en la figura 10.

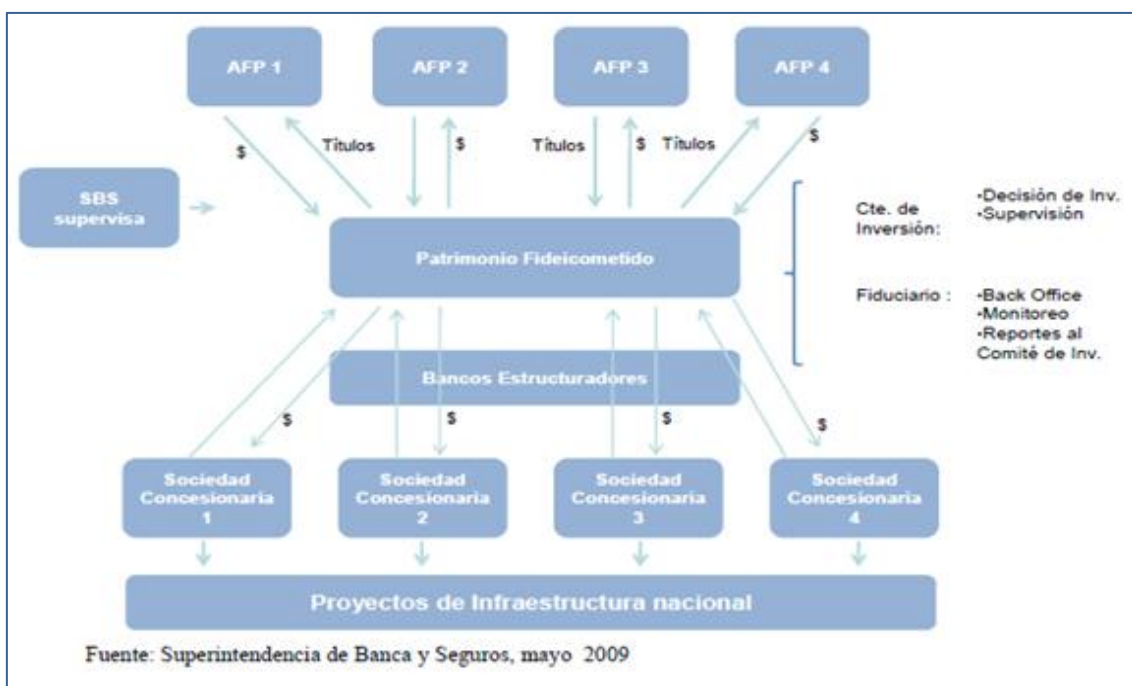


Figura 10 Esquema del fideicomiso para infraestructura

Se constituyó un Comité de Inversiones compuesto por representantes de las AFP, con la finalidad de controlar el proceso de inversión, clasificar y designar los proyectos convenientes, proveer los fondos comprometidos y efectuar supervisión y control.

La inversión directa de los fondos de pensiones en infraestructuras

Respecto a la inversión directa, según Quijano indica que “en los próximos años América Latina requerirá gran esfuerzo en materia de inversión en infraestructura y que es muy probable que los recursos del presupuesto

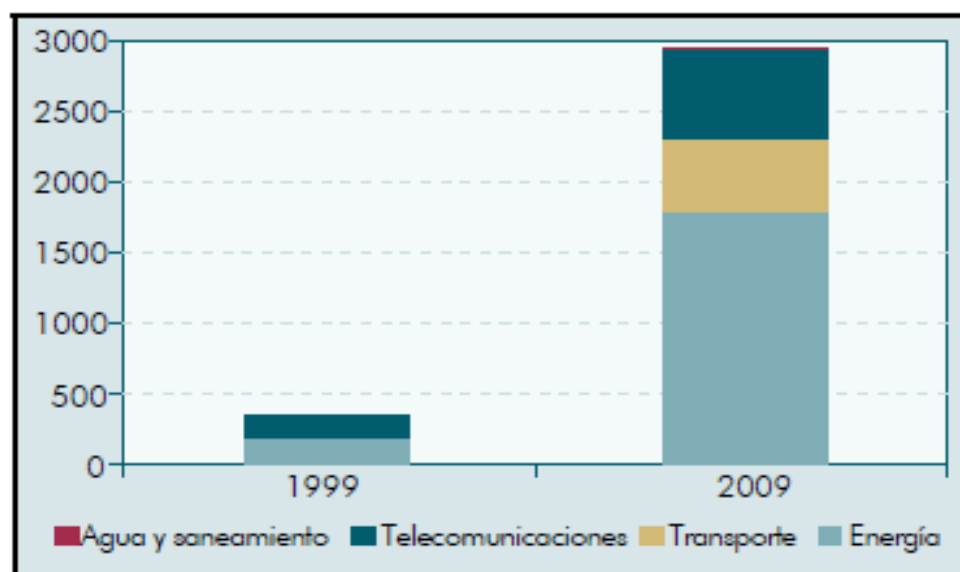
público sean insuficientes. Ésta es una primera razón para buscar en diversas fuentes, entre ellas los fondos de pensión, recursos adicionales” (2003) p.586.

En la misma línea de ideas, Tuesta (citado en Mendiola et al. 2013) “establece una relación del crecimiento económico con la inversión en infraestructura y observa que los países asiáticos son economías desarrolladas debido a su inversión en infraestructura. En América Latina la inversión promedio es del 2% del PBI, alcanzando una tasa de crecimiento del 3.5% sobre el indicador; China invierte el 9% de su PBI, con una tasa del 9%. En nuestro país, según la SBS, los fondos de pensiones invirtieron en promedio 11.1% del total de su cartera a infraestructura en el 2011, mientras que Chile invierte alrededor del 22%”.

Inversión de las AFP en proyectos de infraestructura en el Perú

Financiamiento de proyectos de infraestructura con base en información financiera

El Banco Mundial (2012) señala que las AFP constituyen los principales inversionistas en el Perú. A dicha fecha el promedio de edad de los aportantes fluctuaba entre 30 y 40 años con un retorno de los aportes, vía jubilación estimada entre 15 a 20 años. Esta situación origina que la gestión de las AFP implica evaluar la inversión de los fondos pensionarios en colocaciones que reditúen mejores ventajas financieras en dicho lapso. Dada la coyuntura, el organismo regulador emitió normas que le permiten a las AFP invertir en infraestructura de proyectos públicos, el cual al primer trimestre del 2009 se ubicó en 2,900 millones de dólares.



Fuente: Informe mensual de Administradoras de Fondos de Pensión privadas peruanas, noviembre de 1999 y abril de 2009

Figura 11 Inversiones de AFP en Infraestructura (1999-2009 en \$)

El Banco Mundial (2012), señaló también que “el financiamiento en obras de las AFP, se producen en sectores de energía y telecomunicaciones (2,400 millones de dólares) y en menor grado en transporte (500 millones de dólares)”.

Según el Banco Mundial (2012) “Las AFP también han invertido en infraestructura para servicios públicos sobre la base de los estados financieros en montos del orden de 1,900 millones de dólares y otros 1,000 millones de dólares basados en proyectos”. Se indican algunos casos:

Inversión con base en estados financieros por parte de las AFP para infraestructura de empresas de servicios públicos (Banco Mundial, 2012)

Respecto a esta modalidad, el Banco Mundial (2012) indica que:

Como inversores patrimoniales, las APF han invertido en acciones privadas y públicas y bonos emitidos por compañías que administran infraestructura de servicios públicos. Como inversores accionarios privados –es decir, invirtiendo en las empresas de infraestructura antes

de que comiencen a cotizar públicamente en la bolsa de valores—las AFP han participado activamente en los Directorios de las empresas privadas de infraestructura, impulsando mejoras en su gobernabilidad empresarial así como en su rentabilidad. Este fue el caso de ENERSUR, una compañía eléctrica del sur de Perú. Esta experiencia activista -que se apoya en la creencia de que la gobernabilidad empresarial se impone con la chequera del inversor- si bien no es una política general de las AFP, podría ser necesaria para dar un giro a la gobernabilidad empresarial y la eficiencia operativa de las EPS en el Perú. SEDAPAL inició el proceso para comenzar a cotizar hace 4 años pero todavía tiene pendiente completar todas las presentaciones financieras a satisfacción del Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores (CONASEV) y debe obtener un dictamen de dos agencias de calificación de riesgo que operen en Perú. (p. 15)

Inversión de las AFP con base en proyectos de infraestructura para servicios públicos en Perú

La inversión en proyectos de infraestructura de servicios públicos evidentemente requiere de importantes montos y además períodos de retorno también a largo plazo de vencimiento, en esa línea las AFP evalúan diversos aspectos que sean afines a sus políticas financieras y además éstas deben también estar consideradas por el ente regulador, esto es la SBS.

Al respecto, el Banco Mundial (2012) señala que:

Como resultado, las AFP han asignado montos significativos de financiamiento a los sectores de infraestructura en Perú, a través de financiamiento de proyectos, en su mayoría en los últimos cuatro años. En la actualidad, el financiamiento con base en proyectos por parte de las AFP está dominado por los proyectos de concesión de carreteras por peaje de la Iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Suramericana, (IIRSA), pero también han invertido en otros proyectos de infraestructura, incluidos proyectos de agua potable, sistemas intercuencas de energía hidroeléctrica, y redes eléctricas. En Perú existen

proyectos de energía y aguas residuales en preparación que son de posible interés para las AFP. (p.16).

Esta información esta referenciada en tabla 3.

Tabla 3

Financiamiento sobre la base de proyectos de infraestructura de las AFP en Perú

Nombre del Proyecto	Año	Costo total US\$M	Financiamiento de AFP US\$M	Plazos (años)	Costo
Concesión Agua Azul (Agua potable)	2001	60	12	8	8.7%
Concesión Transvase Olmos	2004	240	60	13 - 18	N/A
Proyectos de concesión de carreteras por peaje	2006-08	1,360	496	18	8%
Concesión de red nacional de energía	N/A	250*	51	18	N/A
Otros proyectos de infraestructura, usando financiamiento con base en proyectos	Varios	1,000*	380	18	N/A
Total		2,910	1,000		

Nota Fuente: Informes de SBS, abril 2009. Banco Mundial (2012)

Proyectos de Infraestructura y los Fondos de Pensiones

Según Roca (2011), las AFP administran una importante cantidad de recursos y están siempre en la búsqueda de nuevas oportunidades de inversión para incrementar el rendimiento financiero de los aportes previsionales. Una de estas oportunidades son los proyectos de infraestructura. El objetivo del presente artículo es analizar la importancia de la inversión de las AFP en infraestructura para el crecimiento de la economía, explicar su perfil riesgo/retorno y señalar que condiciones deben darse para incrementar la participación de las AFP en este tipo de proyectos

En la misma línea, señala Mendiola, et al, 2013 “La carencia de infraestructura calculada por el Instituto Peruano de Economía (IPE) asciende a US\$ 39,000 millones. Las AFP tienen los fondos para invertir en infraestructura;

sin embargo, se necesita acelerar los procesos de inversión. El gerente de una AFP peruana entrevistado expresó que actualmente se invierte en infraestructura en asociaciones público-privadas y fideicomisos para infraestructura. Por su parte, una especialista señaló que existen un fideicomiso de US\$ 400 millones y un fondo de US\$ 500 millones administrados por BrookField Perú y creados especialmente para invertir en infraestructura”.

En nuestro país, el financiamiento en infraestructura, son priorizados en función a su utilidad y luego son considerados ya sean como autofinanciado o cofinanciado. En ambos casos se requiere el cumplimiento de diversos requisitos estipulados en el SNIP y posterior evaluación de Pro Inversión y el MEF.

Según información de la Asociación de AFP, dichas empresas han efectuado inversiones en infraestructura por encima del 10% de sus fondos totales, en tanto que el 90% restante en diversas instituciones financieras, industria, entre otros, tal como se puede apreciar en la Figura 12

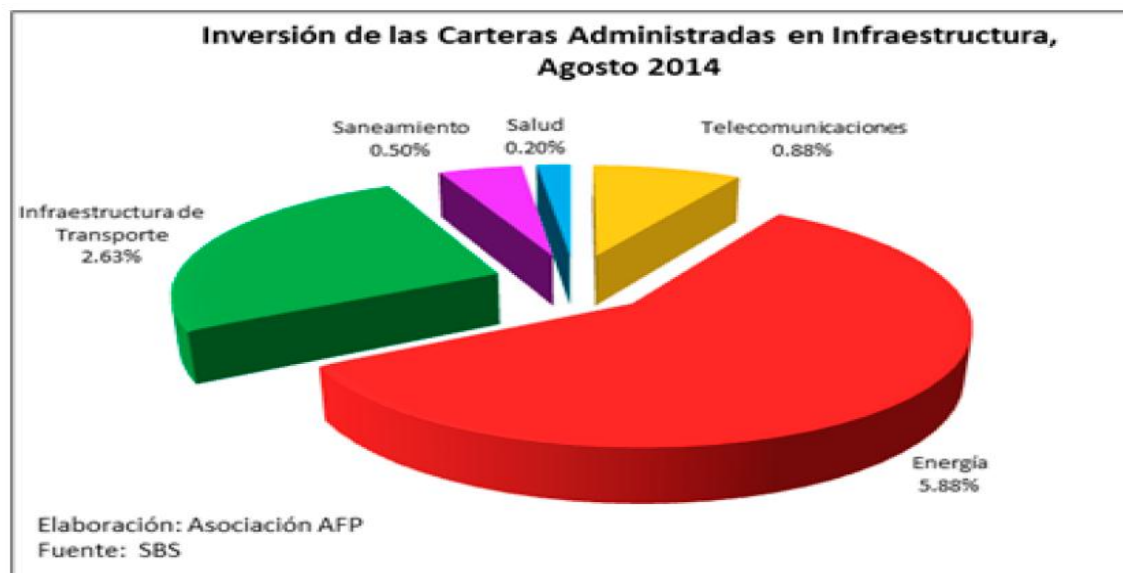


Figura 12

Inversión de las carteras administrativa en infraestructura de los AFP

Cabe resaltar que “Las inversiones que realizan las AFP están reguladas (Resolución N° 052-98-EF SAFP que aprueba el Título VI del Compendio de

Normas de Superintendencia Reglamentarias del SPP) con el fin de acotar el riesgo asociado a las inversiones”.

En tabla 4, se presenta los niveles de inversión de las AFP en infraestructura y por sectores.

Tabla 4

Cartera Administrada por las AFP

Inversión de las carteras Administradas en Infraestructura			
Sector	Agosto 2014		
	Millones de S/.	% Fondo de Pensiones	% Inversión en Infraestructura
Telecomunicaciones	985	0.88%	8.777%
Energía	6,548	5.88%	58.26%
Infraestructura de Transporte	2,929	2.63%	26.06%
Saneamiento	556	0.50%	4.94
Salud	222	0.20%	1.97%
TOTAL	S/.11,240	10.09%	100.00%

Nota Fuente: Administradores del Fondo de Pensiones. Asociación de AFP

Con lo cual en tabla 5, se describe la cartera administrada por las AFP según porcentajes.

Tabla 5

Cartera Administrada por las AFP (Según porcentajes)

Cartera Administrada por las AFP	
Acciones y valores representativos de empresas locales	29.80%
Bonos del Gobierno Central	16.00%
Fondos Mutuos del exterior	7.60%
Certificados y depósitos a plazo	6.30%
Bonos de empresas no financieras	6.20%
Bonos de titulación	3.70%
Otras inversiones	30.40%

Nota Fuente: Suplemento Administradoras de Fondos de Pensiones. Gestión 22.06.11

También en tabla 6, apreciamos la inversión en proyectos de infraestructura.

Tabla 6
Inversión en proyectos de infraestructura

Inversión en Proyectos de Infraestructura			
Sector	Subsector	S/.	%Fondo de Pensiones
Telecomunicaciones	Telecomunicaciones	1,681.01	2.07
	Total de sector	1,681.01	2.07
Energía	Distribución eléctrica	1,110.02	1.37
	Generación eléctrica	2,168.60	2.67
	Transmisión eléctrica	193.81	0.24
	Proyectos hidroenergéticos	175.95	0.22
	Hidrocarburos	1,477.94	1.82
	Total del sector	5,127.22	6.31
Infraestructura de Transporte	Redes viales	1,766.04	2.17
	Ferrocarriles	7.40	0.01
	Aerocomercial	116.35	0.14
	Total del sector	1,889.78	2.33
Saneamiento	Saneamiento	478.08	0.59
	Total del sector	478.08	0.59
Total infraestructura		9,176.10	11.29

Nota Fuente: SBS

Del análisis de las inversiones en proyectos por sectores y subsectores, se puede notar que en el sector energía se concentran los mayores niveles de inversión con el 6,3%, seguido del transporte con 2,3% y telecomunicaciones con 2,1%, cifras respecto al total de inversiones del 11,29%

Con relación al aporte de los fondos de pensiones al desarrollo económico, la Cámara de Comercio e Industria de Arequipa (2015) afirma:

El crecimiento económico requiere de mayores niveles de inversión en infraestructura debido a que la población y las empresas demandan mejores servicios en este aspecto. Algunos autores señalan que el grado de desarrollo, competitividad e inversión en infraestructura están directamente relacionados. Por ejemplo los países asiáticos son economías desarrolladas porque invirtieron en infraestructura. El déficit de la misma en Perú es grave. Según la Cámara Peruana de Construcción y otras organizaciones se estima que este déficit supera

los US\$ 40 000 millones, y si se ejecutaran los proyectos a tiempo, en 2016 esta brecha se reduciría en sólo 50% (p. 9).

En la misma línea, cita la Cámara de Comercio e Industria de Arequipa (2015) que la inversión pública busca cubrir la brecha existente, desafío bastante grande tomando en cuenta que según información de la Asociación para Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN), hacia el bicentenario se prevé que la brecha se duplicaría hasta 88,000 millones de dólares, con lo cual se requerirá una inversión anual de 8,800 millones, es decir alrededor del 5% del actual PBI.

Bajo este escenario, las AFP comienzan a tener una mayor importancia, pues ellas estarían en capacidad de invertir – como lo ha venido haciendo – importantes cantidades de dinero para mejorar la infraestructura nacional. En promedio, durante los últimos cinco años, estas instituciones han invertido el 10% de su cartera total en proyectos de esta categoría.

Una vez identificadas las necesidades de infraestructura por sectores, el superávit de recursos que poseen las AFP podrá ser invertido en dichos sectores, tal como se muestra en Figura 13.

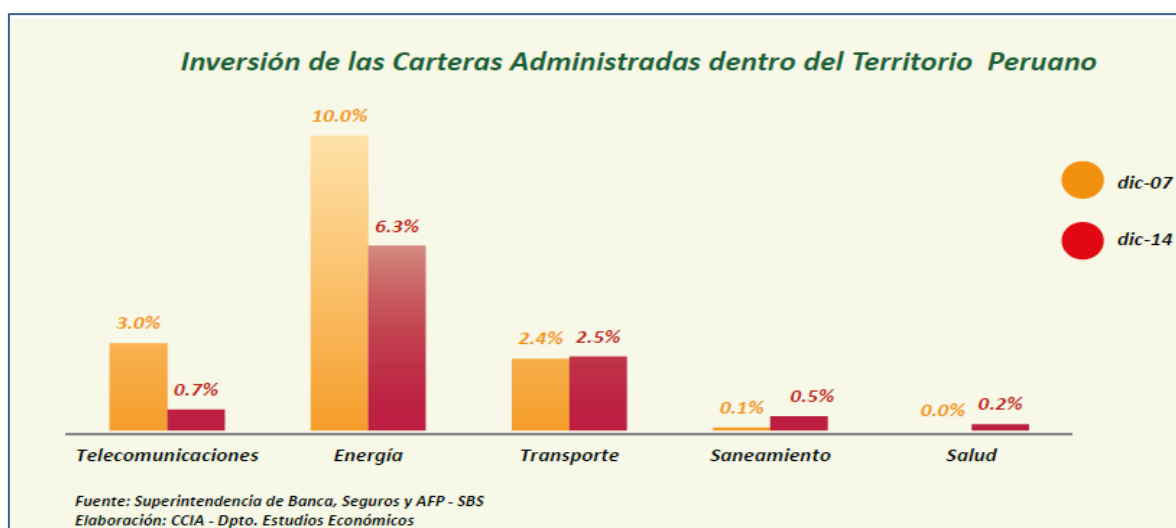


Figura 13 Inversión de las carteras administradas dentro del Perú

Con relación a los niveles de inversión en infraestructura pública y a los mecanismos que dinamicen la gestión, la Cámara de Comercio e Industria de Arequipa señala:

Según el Foro Económico Mundial, un dólar invertido en infraestructura genera un retorno económico que va de 5% a 25%. Si el Estado tiene ese dólar pero no tiene capacidad de gestión, entonces debe recurrir al sector privado a través de las Asociaciones Público – Privadas (APP) y del mecanismo Obras por Impuestos. No hacerlo significa que todos pierden, mientras que al hacerlo con voluntad real, el Estado cumplirá con las expectativas de la población, y aseguraría sostenibilidad al modelo económico, donde al final todos ganan, especialmente los pobladores de las zonas más alejadas, y por supuesto la clase media emergente, la cual es fundamental para reforzar el motor de la economía. Según la Asociación de AFP se creará un fideicomiso de infraestructura, el cual estaría listo en el primer trimestre de 2015, por un valor de US\$ 1 000 millones para invertir en proyectos rentables. (p. 10)

Cartera administrada de los fondos de pensiones

Según la Memoria Anual de AFP PRIMA (2015), la cartera administrada por las Administradores de Pensiones al cierre de 2015, se han incrementado en un 8,4% respecto al año 2014. Según se muestra en el cuadro adjunto, las AFP Integra y AFP Prima han concentrado la mayor parte de dicha cartera en ambos períodos.

Tabla 7

Cartera Administrada de los Fondos de Pensiones

Cartera Administrada (s/. millones)		
2014	Fondo Administrado	Part. %
Habitat	504	0.4%
Integra	46,883	40.9%
Prima	36,741	32.1%
Profuturo	30,376	26.5%
TOTAL	114,503	100%

2015	Fondo Administrado	Part. %
Habitat	1,492	1.3%
Integra	50,130	40.4%
Prima	39,345	31.7%
Profuturo	33,126	26.7%
TOTAL	124,093	100%

Nota Fuente: SBS (información 2015, al mes de septiembre)

Proyectos de infraestructura en el Perú financiados por los fondos de pensiones

Según Valdivieso (2012), la inversión en infraestructura se ha mantenido alrededor de 11 por ciento del total de inversiones, tal como se muestra en el cuadro adjunto.

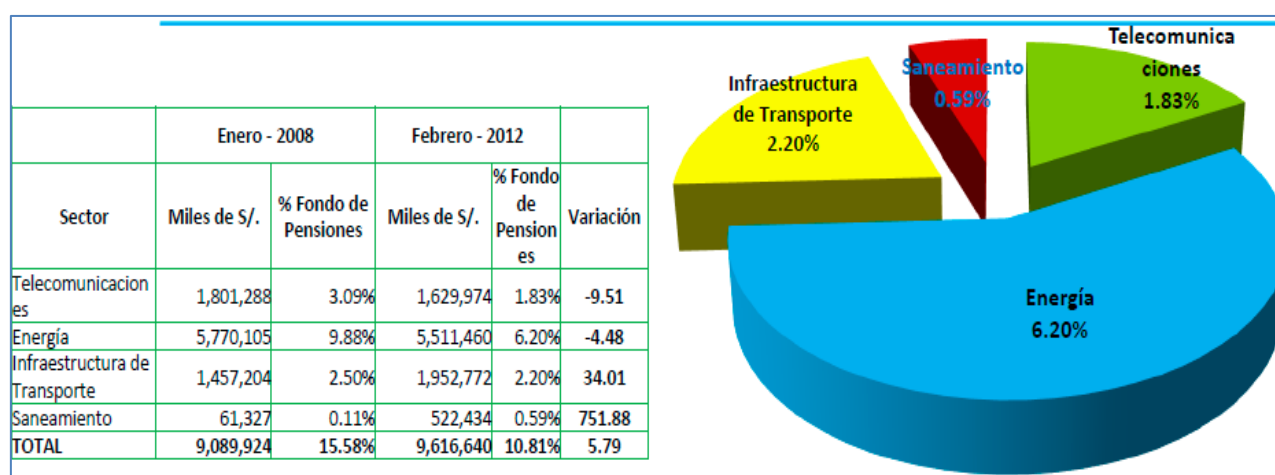


Figura 14

Inversión en Infraestructura hasta el 2012

Nota Fuente: Valdivieso, 2012

El análisis del estudio va evidenciando que aún es mínima la inversión en infraestructura, lo que no permite elevar la competitividad del país en la región.

Al respecto, Alonso et al. (2010) señala:

Por el momento, los niveles actuales lo mantienen todavía como uno de los más rezagados en esta materia, ubicándose según el Global Competitiveness Report del año 2008 en el puesto 113 de 134 países analizados en cuanto a dotación de infraestructura se refiere. Ante la imperante necesidad de incrementar la inversión en infraestructura y así cubrir el déficit actual, las AFP representan una fuente de financiamiento

importante para esta clase de proyectos. Desde el año 2000 los reguladores ha venido flexibilizando el régimen de inversión de los fondos de pensiones con la finalidad de lograr una mayor diversificación y mejores rentabilidades para los fondos de los afiliados. De esta manera, un mayor número de instrumentos ofertados y admitidos por la regulación permiten una mayor canalización de la inversión por parte de las AFP en infraestructura. (p. 212).

II. Problema de investigación

2.1. Aproximación temática

La economía peruana presenta en los últimos años una tendencia creciente sostenida y en esa perspectiva, es conveniente analizar de qué manera, dicho crecimiento se evidencia en inversión en infraestructura pública, para beneficio directo de la sociedad. Más aun advirtiéndose que según Alonso et al. (2010) señala que “La escasa inversión en infraestructura en Perú sigue siendo uno de los principales problemas que impiden afianzar al país como referente competitivo en la región. Por el momento, los niveles actuales lo mantienen todavía como uno de los más rezagados en esta materia, ubicándose según el Global Competitiveness Report del año 2008 en el puesto 113 de 134 países analizados en cuanto a dotación de infraestructura se refiere”.

Citando a Hernández (2013) “la infraestructura se puede definir como “aquella parte del capital global de una economía que debido a que presenta características de un bien público que no es suministrado por el mercado o lo es en forma ineficiente, por lo que en general, su provisión queda encomendada al sector público” (Gil et. al., 1998, p.462, citado en Hernández, 2013).

En la misma línea Roca (2011) indica que la inversión en infraestructura es la base para el crecimiento de largo plazo y el desarrollo de un país. El impacto de este tipo de inversión es sumamente positivo independientemente del tipo de poblador o empresa. En efecto, para un poblador de las zonas rurales, el acceso a agua potable reduce el riesgo de enfermedades o la mortalidad, mientras que una nueva carretera le podría permitir vender productos a un número creciente de comunidades. Además, la inversión en energía eléctrica es imprescindible para poder sostener el crecimiento de la industria, mientras que la inversión en puertos y aeropuertos es necesaria para poder exportar los productos peruanos al resto del mundo. En términos macroeconómicos, la inversión en infraestructura aumenta el PBI potencial, lo que implica que un país en crecimiento pero con poca inversión en infraestructura posiblemente enfrente cuellos de botella en su crecimiento y, por ende, una mayor dificultad para su desarrollo.

Actualmente en el Perú y coincidente con la economía global se entiende la inversión pública en infraestructura como un motor indispensable de crecimiento económico, en la misma línea opina Avilés (2001) de que la inversión pública, destinada a la construcción de equipamientos tales como carreteras o autopistas, genera un impacto directo y reactivador sobre la producción y el empleo de todos los sectores de la actividad económica privada.

De otro lado Bjeletic (2013), indica que en los últimos decenios, el financiamiento en infraestructura en nuestro país ha evidenciado 2 fases. En la primera 1980-1990, una presencia activa del financiamiento público, pero luego de ello y hasta la actualidad, una importante inserción del financiamiento sector privado, a raíz del proceso de privatización de empresas públicas.

Pese a ello, los niveles de inversión sufrieron una importante disminución respecto al producto bruto interno, en efecto en el período 1999-2005 disminuyó del 4,5% al 1,7%, ocasionado en gran medida por la brecha de infraestructura. Hacia el año 2008 se alcanzaron cifras del orden de 38,000 millones de dólares equivalente al 30% del PBI.

A efectos de promover el financiamiento por parte de las AFP, la SBS emitió dispositivos para compra de instrumentos financieros de inversión de proyectos concesionados, desde el año 2000. Aún con todo, al tercer trimestre del 2009 la inversión en el sector se sitúa en el 14,8% respecto del total de fondos administrados, tanto en inversión directa como en compra de instrumentos de deuda.

Un aspecto importante para un mejor dinamismo en la ejecución de las obras de infraestructura pública lo constituyen las alternativas de financiamiento. En tal sentido, “diferentes mecanismos de financiamiento producto de un marco legal prepositivo para la inversión en infraestructura, ha permitido que diversas iniciativas, desde la inversión pública, el mecanismo de obras por impuestos, las asociaciones públicas privadas, las iniciativas privadas y el cofinanciamiento del estado”, son mecanismos que se están

convirtiéndose en la actualidad en dinamizadores del financiamiento de obras públicas.

En el Perú, el Sistema Privado de Pensiones – SPP, se implementó en el año 1993, en el marco del contexto de privatización de la actividad económica, iniciada por el primer gobierno de Fujimori. Desde su implementación, siempre ha estado en debate los rendimientos económicos a favor de los afiliados, la razonabilidad de las comisiones de las Administradoras de Fondos de Pensiones – AFP; y en general si su implementación ha sido favorable en todos los aspectos a la sociedad peruana. En el SPP los afiliados conservan y controlan sus aportes obligatorios además del rendimiento financiero que éstos generan, a través de cuentas individuales de capitalización (CIC).

En ese punto, el análisis del financiamiento de las Administradoras de Fondos de Pensiones – AFP es importante, tal como lo señala Roca (2013) “El Sistema Privado de Pensiones tiene inversiones en infraestructura y cuenta con los recursos suficientes para invertir en todos los proyectos de infraestructura que se adecúen a su perfil de inversión”

2.2. Formulación del problema de investigación

En virtud a lo expuesto, la presente investigación aborda la problemática de la inversión en infraestructura pública de las Administradoras de Fondos de Pensiones en el Perú, para lo cual se generan las siguientes preguntas de investigación:

2.2.1. Problema General

¿Cómo se presenta la inversión en proyectos de infraestructura pública de las Administradoras de Fondos de Pensiones en el Perú?

2.2.2. Problemas Específicos

¿Cómo se presentan las brechas en infraestructura pública en el Perú?

¿Cuál es la reglamentación que se aplica para los proyectos de inversión en infraestructura pública para la inversión privada en el Perú?

¿Qué proyectos de inversión en infraestructura pública se han venido desarrollando en el Perú?

¿Cómo se presenta el financiamiento de los proyectos de inversión en infraestructura pública por parte de las Administradoras de Fondos de Pensiones en el Perú?

2.3. Justificación del estudio

La elaboración de esta investigación es importante debido a que la ejecución de las “inversiones en Proyectos de infraestructura pública”, tienen incidencia directa en la calidad de vida de la sociedad, y las fuentes de financiamiento, como el caso de las AFP, coadyuvan a una mayor rapidez y dinamismo en la ejecución de obras públicas.

La investigación cobra particular importancia y vigencia por las recientes modificatorias en el marco legal, por las devolución de aportes a los aportantes en edad de jubilación en el Sistema Privado de Pensiones, lo cual obligará a las AFP a rediseñar sus estrategias de manejo de los fondos y eventualmente el direccionamiento de los mismos. Esto podría alterar los niveles de “inversión en el financiamiento de proyectos de infraestructura” ya sea en forma favorable o desfavorable, para la economía del estado.

2.4. Relevancia del estudio

Es relevante ya que aporta información valiosa sobre los niveles de inversión de las Administradoras de Fondos de Pensiones en los proyectos de infraestructura concesionados por el estado peruano.

2.5. Contribución del estudio

El resultado de la investigación trascenderá, es decir podrá servir de material de base para futuras evaluaciones de los niveles de inversión de las

Administradoras de Fondos de Pensiones en la inversión pública y las reformas en la actual legislación aplicable al sistema pensionario privado.

2.6. Objetivos

La presentación de los objetivos de investigación considera los siguientes elementos de análisis.

2.6.1. General

Analizar cómo se presenta la inversión en proyectos de infraestructura pública por parte de las Administradoras de Fondos de Pensiones en el Perú.

2.6.2. Específicos

Describir y analizar cómo se presentan las brechas en infraestructura pública en el Perú.

Describir y analizar cuál es la reglamentación que se aplica a la inversión privada para el desarrollo de inversión en proyectos de infraestructura pública en el Perú.

Describir y analizar qué proyectos de inversión en infraestructura pública se han venido desarrollando en el Perú.

Describir y analizar cómo se presenta el financiamiento de proyectos de infraestructura pública por parte de las Administradoras de Fondos de Pensiones.

III. Marco metodológico

3.1 Unidades temáticas

Inversión en infraestructura pública.

Brechas de infraestructura pública.

Marco legal y reglamentario.

Proyectos de inversión en infraestructura

Inversión en infraestructura del sistema privado de pensiones

3.1.1. Definición conceptual

Inversión en Infraestructura Pública

Se entiende la **inversión en infraestructura pública** como “el uso y/o compromiso de recursos públicos, independientemente del origen de la fuente de financiamiento o de la aplicación de recursos, que puede ser realizada directamente por los Organismos y Entidades del Estado o a través de Organismos Financieros Públicos, que permitan mantener y/o aumentar el stock de capital del país en bienes, servicios, recursos humanos, conocimientos e inversiones productivas, con el propósito de incrementar el bienestar de la sociedad” Sistema Nacional de Inversión Pública (2010).

3.1.2. Categorización

Brechas de infraestructura pública en el Perú

Definición conceptual

Zúñiga (2012) señala que “cuando se habla de brecha de infraestructura no se hace referencia a otra cosa que a la deficiencia que tiene un país en relación a la existencia de facilidades que permitan en conjunto una mayor competitividad y una mejora en el estándar de vida, ya que las obras de infraestructura impactan directamente en el potencial crecimiento del PBI de un país”.

Subcategorías

Brechas de inversión en infraestructura pública

Instituto Peruano de Economía (2006) define que:

El concepto de brecha de inversión implica el reconocimiento de la falta de inversiones para llegar a cierta meta o para cumplir con ciertos requerimientos de infraestructura, ya sea por el uso de instalaciones en condiciones sub-óptimas y/o la dificultad de satisfacer la demanda actual y futura. Este concepto es estático debido a que no proviene de una programación de inversiones en el tiempo, sino que es un agregado del total de inversiones que se requerirían realizar “hoy” para cumplir las metas establecidas. Por esta razón, el monto global que se obtiene no puede ser considerado como el valor presente de estas inversiones. (p. 11)

Brechas de infraestructura pública en el Perú

En cuanto a las brechas en el Perú, citamos el informe de AFIN (2015), en el que se señala “Es razonable pensar que los requerimientos reales de infraestructura de un país se encuentren fuertemente ligados a la brecha de infraestructura que refleja las presiones de demanda, y que esta demanda de infraestructura pueda sufrir también saltos discretos denominados impulsores de demanda, que tienen como objetivo alcanzar a un grupo de países que se suponen con mejor desempeño”.

Brechas de infraestructura pública por regiones

Por otro lado Arpi (2014), indica que “Siguiendo a Hirschman (1961), Del Toro Chávez (1989) y Blanco (2013), la distribución de la inversión pública entre las regiones de un país, según las decisiones del gobierno central pueden conllevar hacia: (i) la dispersión de fondos que se da, por lo general, en países que priorizan el desarrollo económico debido a que tienen una gran variedad de problemas de subdesarrollo e intentan resolverlos todos; (ii) la concentración de fondos en áreas ya desarrolladas; o (iii) los intentos por promover el desarrollo regional” p.14

Brechas de infraestructura pública por sectores estratégicos

El Ministerio de Economía y Finanzas (2012) señala que:

Los criterios de priorización de la inversión pública de infraestructura en el país son establecidos por el Estado. En el sector de infraestructura vial, sector transporte, la construcción de vías departamentales se prioriza en función a la población que vive en el tramo, el índice de pobreza del distrito, longitud total de caminos vecinales que conectan la vía, número de días que el camino no es transitable, tráfico proyectado al décimo año, frecuencia del servicio de transporte, carga que se transita en el camino, flete de transporte, potenciales económicas del tramo y existencia de centros turísticos cercanos al tramo. Mientras, los criterios de priorización de la inversión pública para caminos vecinales toman: la potencialidad, tráfico, número de centros poblados beneficiados, número de habitantes beneficiados, conectividad, nivel de pobreza y accesibilidad a servicios. (p. 5)

La Contraloría General de la República (2012), por su parte sostiene que:

El análisis de la brecha en infraestructura en los sectores estratégicos incluye un análisis comparativo en base a benchmarks internacionales; un análisis de la información disponible respecto a las brechas existentes en términos de cobertura y calidad (salvo para el caso de transporte); y un análisis sobre el tiempo requerido para el cierre de las brechas bajo tres escenarios: uno pesimista, uno moderado y otro optimista. (p.78)

Marco legal en la promoción de la inversión privada

Definición conceptual

La Constitución Política del Perú (1993), establece el régimen de economía social de mercado, donde el Estado se convierte en un regulador de las reglas

de mercado, promoviendo que interactúen la oferta y demanda en el sector privado.

Sub categorías

Normas constitucionales

La Constitución Política del Perú (1993) contiene normas que consagran principios esenciales para garantizar un marco jurídico favorable para el desarrollo de la inversión privada en general y de la inversión extranjera en particular, tales como, la libre iniciativa privada en un marco de economía social de mercado y pluralismo económico.

Legislación para la inversión extranjera

El Decreto Legislativo N°662 del 02.09.1991, Régimen de estabilidad jurídica a la inversión extranjera, establece que “La normativa legislativa peruana promueve y respeta la inversión extranjera, fijando condiciones similares con el inversionista nacional, en lo que se refiere al tratamiento jurídico”.

Iniciativas legales para la inversión privada

Herrera (2014), sostiene que la normativa para la inversión privada esta sostenido en los siguientes instrumentos legales: “Constitución Política del Perú. Régimen de estabilidad jurídica a la inversión extranjera (Decreto Legislativo 662). Ley de promoción de la inversión privada en las empresas del Estado (Decreto Legislativo 674). Ley marco de promoción de la inversión descentralizada (Ley N° 28059) Ley marco para el crecimiento de la inversión privada (Decreto Legislativo 757). Ley de concesiones en obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (DS 059-96-PCM). Ley marco de APP (Decreto Legislativo 1012), Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado (Ley de Obras por Impuestos, Ley 29230)”.

A. Proyectos de Inversión en infraestructura

Escudero (2004) señala:

Los proyectos de inversión es toda intervención limitada en el tiempo que utiliza total o parcialmente recursos públicos, con el fin de crear, ampliar, mejorar, modernizar o recuperar la capacidad productora de

bienes o servicios, cuyos beneficios se generan durante la vida útil del proyecto. No es un proyecto de inversión pública las intervenciones que constituyen gastos de operación y mantenimiento. (p.11)

Inversión pública

La inversión pública, “es la intermediación del Estado con el objetivo de aumentar el capital físico y humano disponible para elevar el nivel de productividad y competitividad de los agentes económicos (por ejemplo, mediante la inversión en carreteras o en la generación de energía eléctrica” (Universidad del Pacífico, 2012, p.10 citado en Contraloría General de la República (2015, p.37). Indica también que “la inversión pública permite incrementar los niveles de cobertura y calidad de los servicios públicos para mejorar las condiciones de vida de la población” (p.37)

Obras por impuestos

Es una forma de pago de impuesto a la renta por el que las empresas pueden optar. “Consiste en que en lugar de pagar en efectivo, el impuesto se paga a través de la ejecución de un proyecto de obra pública en una localidad municipal o regional, sin que el gobierno regional, gobierno local o universidad pública deban movilizar hoy fondos públicos. Así, la empresa privada financia la obra hoy con cargo al impuesto a la renta que deberá pagar el año fiscal siguiente a la SUNAT hasta por un 50%. Por su parte, los gobiernos regionales, gobiernos locales y universidades públicas se financian hoy y empiezan a pagar al año siguiente de terminada la obra y hasta por diez años sin intereses con cargo a sus recursos del canon, sobre-canon, regalías, rentas de aduana y participaciones” (Ley N° 29230, Ley que Impulsa la Inversión Pública Regional y Local con Participación del Sector Privado)

Asociación públicas privadas

En concordancia con el Decreto Legislativo N° 1012, en su artículo 3º se define que las Asociaciones Público – Privadas (APP) “son modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos,

preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos. En una APP participan el Estado, a través de alguna de las entidades públicas establecidas en la norma, y uno o más inversionistas privados”.

Iniciativas privadas

“Las iniciativas privadas consisten en la petición de un particular de un derecho de explotación sobre una infraestructura y/o servicio público determinado, cuya necesidad y diseño fue identificada por el inversionista privado. Estas iniciativas privadas tienen carácter de peticiones de gracia, en tal sentido, el derecho del privado se agota con la presentación de la iniciativa ante la entidad responsable, sin derecho a impugnar el pronunciamiento de la misma”. Decreto Legislativo 1012 y su reglamento.

Co-financiamiento del estado

Según el MEF (2012), un proyecto cofinanciado, “es todo proyecto de APP que necesitará cofinanciamiento o el otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tienen probabilidad significativa de demandar cofinanciamiento”

Inversión en infraestructura del sistema privado de pensiones

Está vinculado al Marco regulatorio de la inversión pública por las AFP la inversión y los proyectos de infraestructura financiados por los fondos de pensiones

3.1.3 Inversión en infraestructura del sistema privado de pensiones

Definición conceptual

El Estado Peruano “promueve la inversión por parte de las AFP en infraestructuras, a través de la dación de dispositivos legales desde el año 2001, permitiendo la compra de instrumentos financieros de inversión sobre proyectos ya concesionados. Esto se concretó a través de resolución N° 725-2001 de la SBS. Más adelante y con la finalidad de diversificar los instrumentos

de inversión y mejorar las alternativas de participación del SPP, se autoriza a que las AFP inviertan en proyectos de diversos sectores, tales como infraestructura, vial, minería, vivienda, a través de la resolución N° 643-2004. Luego en el 2006, la SBS reduce el límite mínimo de inversión, con la finalidad de ampliar la oferta de proyectos de menor cuantía, a través de la resolución N° 1152-2006”.

El marco legal del Sistema Privado de Pensiones está conformado por:

Decreto Legislativo 1012, establece las normas generales para la conformación de las APP y emite disposiciones para dinamizar los procesos de promoción de inversión privada. Posteriormente fue complementada por Ley 29771, Decreto Legislativo 1016, Ley 30114 y Ley 30167.

Decreto Ley 25897 que crea el Sistema Privado de Pensiones, D.S. 054-97 que amplifica y ordena dicha norma, modificatorias dadas por leyes 26336 y 26504, y finalmente el Decreto Legislativo 874. En cuanto a la supervisión de las actividades de las AFP se dicta la Ley 27328, que incluye en la Superintendencia de Banca y Seguros, a las AFP.

Proyectos de financiamiento de las AFP

Chang y Reynoso (2013) sostienen que:

Las modalidades con las que cuentan las AFP para financiar proyectos de infraestructura son las siguientes: a) Inversión directa, que se realiza por medio de la compra, de instrumentos de deuda o de acciones emitidas por las empresas concesionarias de los proyectos de infraestructura. b) Inversión indirecta, que hace referencia a: la compra a través de un mecanismo centralizado de negociación (como la Bolsa de Valores de Lima) de instrumentos de deuda o acciones emitidas por empresas relacionadas o que intervienen en proyectos de infraestructura, la adquisición de cuotas de participación de fondos de inversión especializados en Infraestructura, así como el fideicomiso de inversión en infraestructura. (pp. 20-21)

Sub categorías

Inversiones directas.

Inversiones indirectas.

3.2. Metodología

El estudio sigue una metodología de enfoque cualitativa, desde una perspectiva hermenéutica, siguiendo a Gurdíán (2007) afirma “es el arte de explicar, traducir, o interpretar, es la ciencia y arte de la interpretación, sobre todo de textos, para determinar el significado exacto de las palabras mediante las cuales se ha expresado un pensamiento” (p 101).

3.2.1. Tipo de estudio

Estudio analítico, orientado al cambio y toma de decisiones, según Hernández, Fernández, y Baptista (2014)

3.2.2. Diseño de investigación

La presente investigación, se enmarca en la conceptualización denominada estudios de caso. Al respecto, tal como lo indica Hernández, Fernández, y Baptista (2014), “los estudios de caso poseen sus propios procedimientos y clases de diseños. Los podríamos definir como estudios que al utilizar los procesos de investigación cuantitativa, cualitativa o mixta analizan profundamente una unidad holística para responder al planteamiento del problema, probar hipótesis y desarrollar alguna teoría”.

3.2.3. Marco interpretativo

Tabla 8

Marco Interpretativo de la investigación

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	MÉTODO	TÉCNICA	INSTRUMENTO: Guía de Preguntas
Analizar cómo se presenta la inversión en proyectos de infraestructura por parte de las AFP en el Perú.	Describir y analizar cómo se presentan las brechas en infraestructura pública en el Perú.	Inversión en Infraestructura Pública en el Perú	Brechas de inversión en infraestructura pública	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Brechas de infraestructura pública en el Perú		Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Brechas de infraestructura pública por regiones		Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Brechas de infraestructura pública por sectores estratégicos		Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
	Describir y analizar cuál es la reglamentación que se aplica a	Marco Legal para la promoción de la inversión	Normas constitucionales	Estudio de	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Legislación para la inversión extranjera		Análisis documental	Guía de Análisis de documentos

inversión privada en infraestructura pública en el Perú.	privada	Iniciativas legales para la inversión privada	caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
Describir y analizar qué proyectos de inversión en infraestructura se han venido desarrollando en el Perú	Proyectos de inversión en Infraestructura	Inversión Pública	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
		Obras por impuestos		Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
		Asociación Pública Privada		Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
		Iniciativas privadas		Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
		Co-financiamiento del estado		Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
Describir y analizar cómo se presenta el financiamiento de proyectos de infraestructura pública por parte de las AFP, en el Perú.	Inversión en infraestructura del sistema privado de pensiones	Inversión en infraestructura por AFP	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
		Proyectos de infraestructura financiados por los Fondos de Pensiones		Análisis documental	Guía de Análisis de documentos

Nota Fuente: Elaboración propia

3.3. Escenario de estudio

El estudio se ha efectuado con el “estilo narrativo”, esto es referido a la descripción de los hechos tal cual ocurrieron e incluyó el análisis de las Obras de infraestructura pública a nivel de macro regiones: Macro Región Norte, Macro Región Centro, Macro Región Sur y Macro Región Oriente.

Asimismo, se analizaron los niveles de inversión por parte de las Administradoras de Fondos de Pensiones en proyectos de infraestructura públicas por sectores, regiones y modalidades.

3.4. Caracterización de sujetos

Inversión de las AFP en proyectos de infraestructura pública, clasificado por sectores: telecomunicaciones, energía, infraestructura de transporte, saneamiento, infraestructura para la salud, entre otros en los años 2007, 2008 y 2009.

Inversiones en infraestructura clasificada en inversiones en el exterior, empresas no financieras, gobierno, infraestructura en los períodos 2007, 2009 y 2011.

Mecanismos de financiamiento de los fondos de pensiones en proyectos de infraestructura, a través de compra de cuotas de participación en fondos de inversión especializados en infraestructura y de instrumentos de deuda o acciones emitidas por empresas relacionadas o que intervienen en proyectos de infraestructura.

Inversión indirecta de los fondos de pensiones en infraestructura por sectores de generación eléctrica, transmisión eléctrica, hidrocarburos, ferrocarriles, aeropuertos y saneamiento al año 2008.

Fondo especial de inversión en infraestructura, por modalidades al año 2009.

Fideicomiso de inversión en infraestructura

Plazos de concesiones de infraestructura pública

Modalidad de fideicomiso de inversión en infraestructura.

3.5. Procedimientos metodológicos de investigación.

Análisis de datos

Según Hernández et al. el análisis de datos se inicia con la estructuración de datos, a través de:

La organización de datos

Transcripción del material

Bitácora de análisis para documentar el proceso.

Procesos vinculados a la triangulación de la información.

Observación

Se tiene como propósitos esenciales de la observación, entre otros, “comprender procesos, vinculaciones con personas y situaciones, experiencias o circunstancias, los eventos que suceden al paso del tiempo y los patrones que se desarrollan, identificar los problemas sociales, generar hipótesis para futuros estudios”. (Hernández et al.)

3.6 Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

En el estudio se consideraron las técnicas e instrumentos de investigación que a continuación se señalan:

Observación.

Como parte de la investigación en la observación de los diferentes medios de investigación.

Análisis de documentos

El análisis documental según Hernández et. al “es una operación intelectual que da lugar a un subproducto o documento secundario que actúa como intermediario o instrumento de búsqueda obligado entre el documento original y el usuario que solicita información”.

Para la presente investigación, se ha obtenido y clasificado la información cuantitativa y cualitativa vinculada al tema de estudio, en función al objetivo general y los objetivos específicos que se identificaron, lo cual dio origen al establecimiento de categorías y sub categorías de estudio. Se procedió al análisis de dichos documentos y su interpretación permitió emitir conclusiones y recomendaciones.

Análisis de dispositivos legales

El ordenamiento y la clasificación de las normas, constituyen el punto de partida para el análisis y comentario de textos jurídicos y legales. Según señala Hernández et al “En esta etapa de la investigación es necesario precisar una serie de datos que hay que fijar de forma concreta tras comentar, obviamente por una lectura detenida y atenta del texto”.

De este modo, se ha revisado y analizado los diversos dispositivos legales, tales como Leyes. Decretos Legislativos, Reglamentos a través de Decretos Supremos, aplicables al tema de investigación y establecer su incidencia en el problema general y en los problemas específicos.

Instrumento

Guía de análisis de documentos. Se trata de la descripción bibliográfica del documento. Es el proceso de descripción física o externa de un documento, permite la identificación inequívoca del documento. Actúa sobre el soporte e identifica los datos externos de un documento que lo distinguen de otro, proporcionando una identificación individual. Permiten localizar la fuente donde está publicado el documento. Se operacionaliza mediante la guía de preguntas orientadoras.

IV. Resultados

4.1 La inversión en infraestructura pública en el Perú

En el Perú, según el informe de Mazami (2016), encontramos que el crecimiento económico sostenido permitió que Perú se convirtiera en un país de ingreso medio alto, tal como se señala en la figura 15.

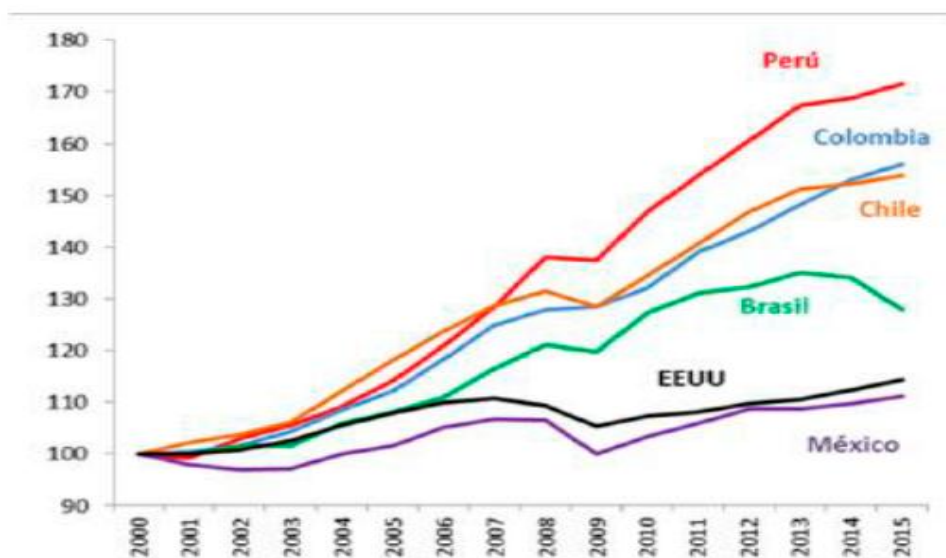


Figura 15 PBI per cápita real (índice 2000=100)

Nota Fuente WEO Abril 2016

En el informe de Mazami (2016), que se muestra en figura 15 se aprecia que la inversión pública, entre 2000 y 2014, el Perú fue el país que más que duplicó sus niveles de inversión pública, de 2,6% a 6% del PBI; incluso según explica en Figura 16, en un horizonte entre el 2000 y el 2014, el gasto de inversión pública en porcentaje del Producto Bruto Interno.

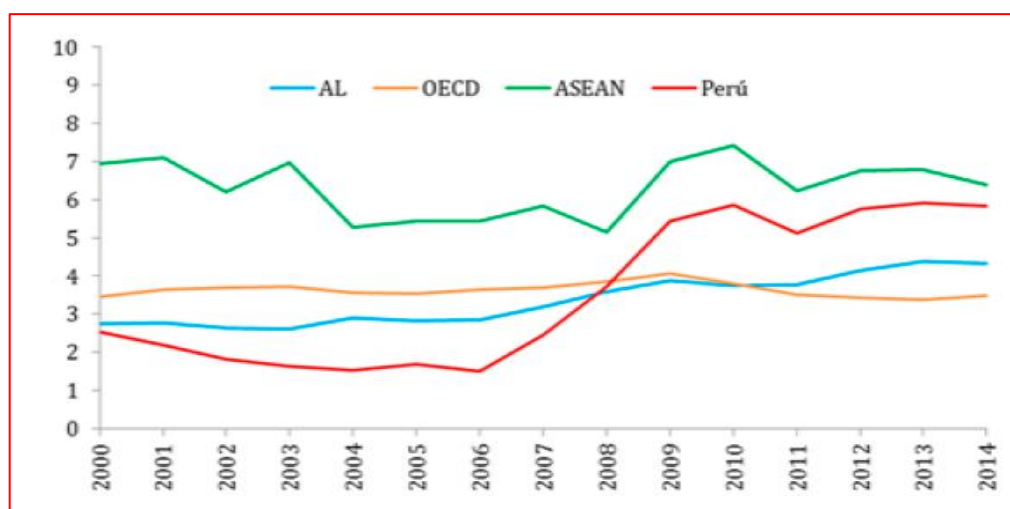


Figura 16 Gasto de Inversión Pública en % del PBI

Nota Fuente: BID, OECD y WEO y AFIN (2015)

De ello se explica, en figura 17, que la inversión pública en el País, respecto al Producto Bruto Interno, varíe entre 3 a 6% en los últimos 10 años.

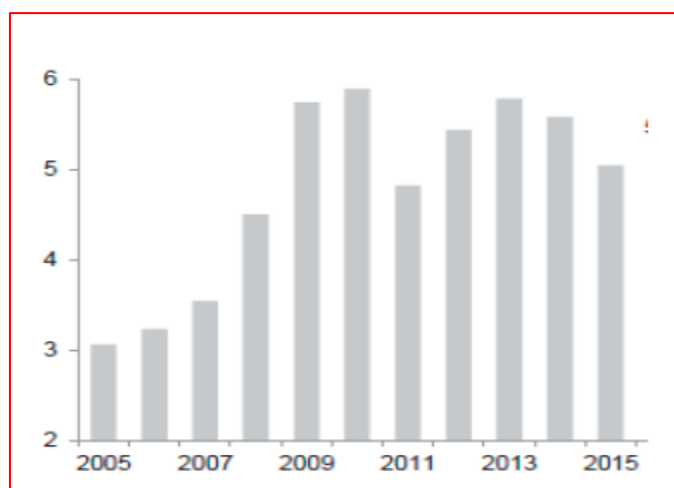


Figura 17 Inversión Pública en el Perú respecto al PBI

Nota Fuente: BID, OECD y WEO y AFIN (2015)

Brechas de inversión en infraestructura pública

Según el Instituto Peruano de Economía (2015) señala que:

El concepto de brecha de inversión implica el reconocimiento de la falta de inversiones para llegar a cierta meta o para cumplir con ciertos requerimientos de infraestructura, ya sea por el uso de instalaciones en condiciones sub-óptimas y/o la dificultad de satisfacer la demanda actual y futura. (p. 11)

En nuestro país, el estudio de Pastor y Pérez (2009) considera que “el total de la brecha de infraestructura al 2008 ascendió a US\$ 37,760 millones, lo que representó aproximadamente el 30% del PBI. El incremento en la brecha absoluta se debe principalmente a incrementos en las metas usadas para estimar la brecha”.

Tabla 9

Brechas de inversión en Infraestructura (2008)

Sector	Brecha 2008	%
Transportes	13,961	
Aeropuertos	571	2
Puertos	3,600	10
Ferrocarriles	2,415	6
Redes viales	7,375	20
Saneamiento	6,306	
Agua potable	2,667	7
Alcantarillado	2,101	6
Tratamiento de aguas residuales	1,538	4
Electricidad	8,326	
Generación	5,183	14
Transmisión	1,072	3
Cobertura	2,071	5
Gas Natural	3,721	
Telecomunicaciones	5,446	
Telefonía fija	1,344	4
Telefonía móvil	4,102	11
Total	37,760	100

Nota Fuente: Instituto Peruano de Economía (2015)

Entre las metas que se agregan a la brecha del año 2008, entre otros, US\$ 2,600 millones debido a la incorporación de dos grandes proyectos de transporte de gas. De otro lado, diversos estudios, presentados en el I Congreso Internacional de Infraestructuras y Desarrollo señalan que la brecha en infraestructura alcanzaría los US \$ 160,000 millones al 2025.

Cabe señalar que en el I Primer Congreso Internacional de Infraestructura y Desarrollo (CIID), fue presentada la nueva brecha de infraestructura 2016-2025, que forma parte de un estudio de la Escuela de Gestión Pública de la Universidad del Pacífico, encargado por AFIN.

La brecha total 2016-2025 proyectada es de 160 mil millones de dólares, compuesta por 70,000 mil millones de brecha a mediano plazo 2016-2020, más 90 mil millones de brecha a largo plazo 2021-2025. Los sectores con las

brechas más grandes son transportes con 36%, energía con 19%, telecomunicaciones con 17% y salud con 12% de la brecha total.

La brecha 2012-2021, al cerrarse, nos llevaría el 2021 al nivel de infraestructura promedio de América Latina; mientras que la nueva brecha de mediano plazo 2016-2020, proyectada en 70,000 millones, al cerrarse nos pondría el 2020 al nivel del promedio en infraestructura de la Alianza del Pacífico. Según el reporte de competitividad global 2015-2016 del Foro Económico Mundial, en términos de puntaje de infraestructura la Alianza del Pacífico promedia 4.0 y Latinoamérica promedia 3.6. Perú tiene 3.5 puntos y el máximo puntaje eficiente es 7.0.

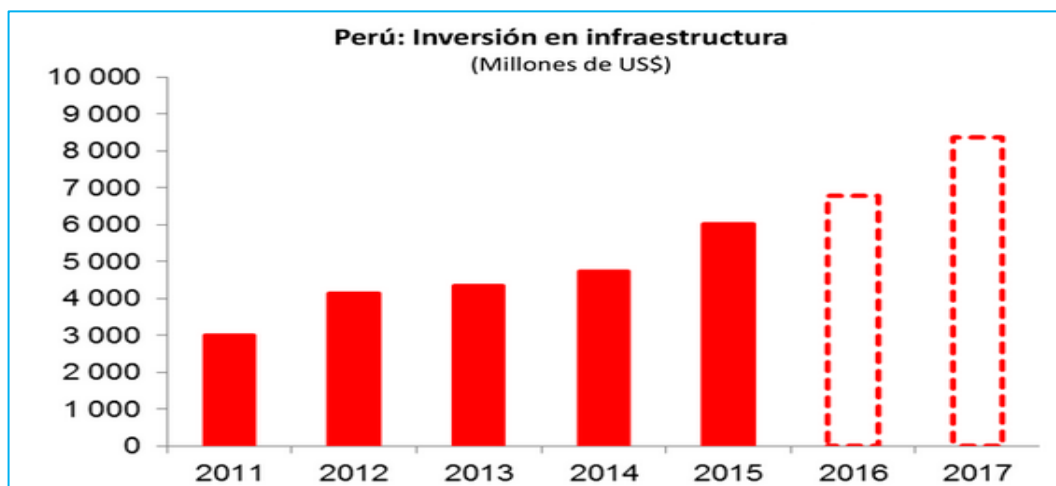


Figura 18 Perú: Inversión en Infraestructura

Nota Fuente: Instituto Peruano de Economía (2015)

Así en la figura 18, se representa que en el 2011, la inversión en infraestructura fue de 3000 millones de dólares, en el 2012 fue de 4500 millones de dólares, en el 2013 fue de 5000 millones de dólares y en el 2015 fue de 6000 millones de dólares.

Brechas de infraestructura pública en el Perú

En el mismo sentido, PROINVERSIÓN (2014) cuando habla de brechas de infraestructura, estamos indicando que el déficit de infraestructura genera problemas tales como barreras de acceso a los mercados, escasa capacidad de reacción ante cambios en la demanda, lentitud en el intercambio de

mercancías y recursos, mínimo nivel de acceso a insumos y costos logísticos altos.

Por su parte, en referencia a la brecha de infraestructura, Zúñiga (2012), afirma “que es la deficiencia que tiene un país en relación a la existencia de facilidades que permitan en conjunto una mayor competitividad y una mejora en el estándar de vida, ya que las obras de infraestructura impactan directamente en el potencial crecimiento del PBI de un país” (p. 258).

De otro lado, Mazami (2016) señala que “La infraestructura impacta en el crecimiento mejorando la productividad de la economía, disminuyendo los costos de producción, ayudando a diversificar la estructura productiva, y generando empleo”.

La baja calidad de la infraestructura afecta directamente la competitividad, la productividad y brecha de pobreza urbana-rural. Se muestra a continuación una figura elaborado por el Foro Económico Mundial (2014), donde se muestra las brechas de infraestructura pública correspondientes a nuestro país, clasificado en electricidad, transportes, puertos, carreteras e infraestructura global.

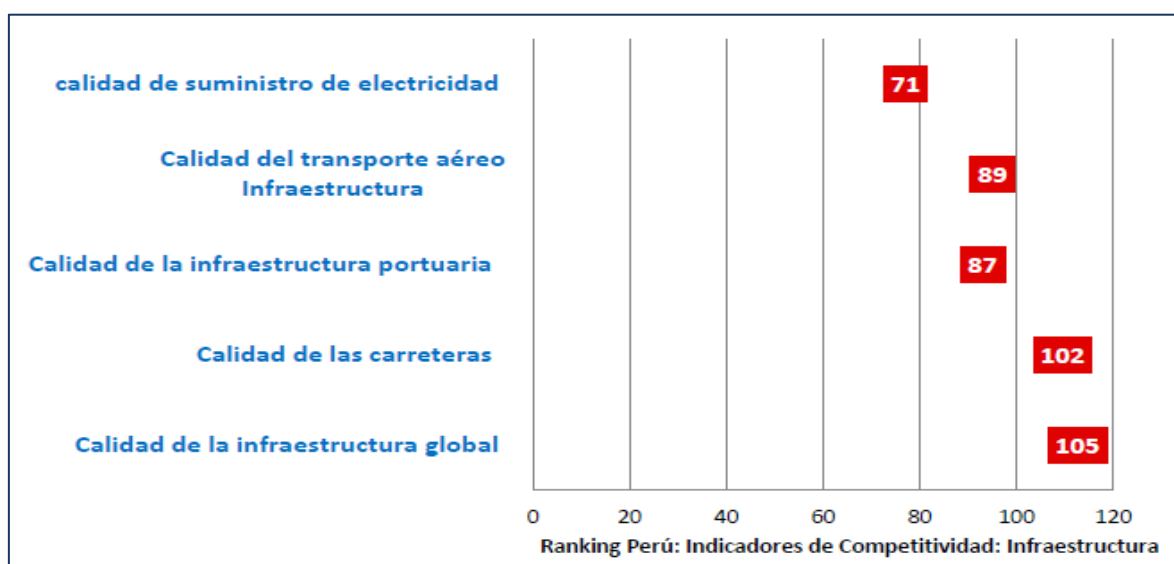


Figura 19 Brechas de infraestructura pública

Nota Fuente: Foro Económico Mundial (2014 A)

A pesar del aumento significativo de la inversión pública, las brechas de infraestructura siguen siendo muy elevadas. De ello se tiene que según AFIN (2015), se tiene que el Ministerio de Energía y Minas (2014) tiene una brecha de aproximadamente 49,000 millones, Ministerio de Transporte (2014) tiene una brecha de aproximadamente 40,000 millones, en agua y saneamiento se tiene una brecha de aproximadamente 19, 000 millones.

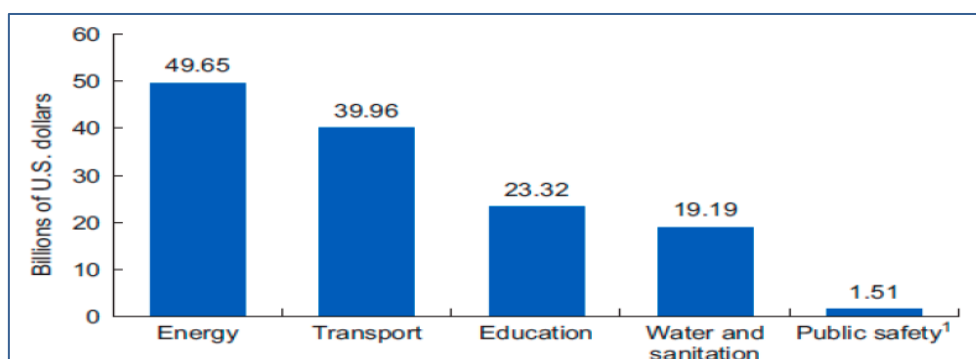


Figura 20 Brechas de Infraestructura basados en estimaciones de las Entidades Públicas (US\$ mil millones)

Nota Fuente: Ministerio de Energía y Minas (2014), Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2014), Ministerio de Educación (2013), Agua y Saneamiento (2014)

Brechas de Infraestructura pública por sectores

En general la brecha de infraestructura esperada para los siguientes años en los sectores vinculados con el desarrollo económico se presenta en tabla 10

Tabla 10

Brecha de Infraestructura de mediano y largo plazo (millones de US\$ del año 2015)

Sector	Brecha mediano plazo 2016-2020	Brecha 2021 - 2025	Brecha de largo plazo 2016-2025
Agua y Saneamiento	6,970	5,282	12,252
Agua potable	1,624	1,004	2,629
Saneamiento	5,345	4,278	9,623
Telecomunicaciones	12,603	14,432	27,036
Telefonía móvil	2,522	4,362	6,884
Banda ancha	10,081	10,070	20,151
Transporte	21,253	36,246	57,499
Ferrocarriles	7,613	9,370	16,983
Carreteras	11,184	20,667	31,850
Aeropuertos	1,419	959	2,378
Puertos	1,037	5,250	6,287
Energía	11,388	19,387	30,775
Salud	9,472	9,472	18,944
Educación	2,592	1,976	4,568
Inicial	1,037	585	1,621
Primaria	137	137	274
Secundaria	1,418	1,254	2,672
Hidráulico	4,537	3,940	8,477
Total	68,815	90,734	159,549

Fuente: "Un Plan para salir de la pobreza: Plan nacional de Infraestructura 2016 - 2025" - AFIN.

Tal como se muestra en el Tabla 10, el sector transporte es el que concentra la mayor demanda de infraestructura, principalmente en carreteras (20%), seguido por ferrocarriles (11%) y por último, puertos y aeropuertos (5%). Por otro lado, los sectores de servicios públicos de agua, saneamiento, salud y educación constituyen un 22% del total de la brecha observada. Asimismo, se observa que los sectores enfocados en la provisión de los servicios sociales básicos tales como salud, agua y saneamiento, y educación, representan el 22% de la brecha total.

En la misma línea, se identificó que el monto estimado de los proyectos existentes en los sectores comprendidos para el periodo 2016-2025 asciende a US\$ 66,012 millones. El sector que concentra la mayor cartera de proyectos de inversión para dicho período es el de transporte, encontrándose alineado con la brecha estimada. No obstante, se observa que no se han planificado proyectos en los sectores de salud, educación e hidráulico, para el periodo 2021–2025.

En Anexo 1 se incluye la Distribución de la brecha de infraestructura proyectada por AFIN (2015) para el período 2016 al 2025; la misma que, clasificada por sectores, considera al sector transportes con un 36%; energía con 19%; telecomunicaciones con 17%; salud con el 12%; agua y saneamiento con el 8%; hidráulico con el 5% y finalmente educación con el 3%.

Se considera que a nivel nacional “la brecha de infraestructura del país al 2025 asciende aproximadamente a US\$ 160 mil millones” (AFIN, 2015, p. 3) Si bien no existen cifras desagregadas a nivel descentralizado, se puede deducir que tal brecha es aún más pronunciada las regiones y ámbito local, y en particular, en el sector rural. Tal como lo señalara “un estudio reciente de la Contraloría General de la República (Contraloría General de la República (CGR, 2015), la causa principal de este déficit en infraestructura, se debe a que el Estado presenta dos limitaciones: recursos insuficientes (financieros y humanos) y prácticas inadecuadas en el proceso de inversión pública” p. 19.

Brechas de infraestructura pública por regiones

Inversión en transporte

En los años 2004 al 2015, se ha evidenciado un crecimiento en cuanto a la inversión pública en infraestructura terrestre. En efecto, Arpi (2014) señala:

La tendencia de esta inversión por grupo de regiones también es ascendente, por ejemplo, Cusco que recibió una alta inversión, presenta una tendencia creciente alcanzando su máximo inversión en 2010, luego experimenta una caída y proyecta una tendencia creciente para los siguientes años. Asimismo, tanto las regiones (Cajamarca, Lima, Puno, Ayacucho, Ancash, Amazonas, San Martín, Madre de Dios, Junín y Arequipa) con inversión media, como las regiones (Apurímac, La Libertad, Ucayali, Pasco, Piura, Huánuco, Moquegua, Huancavelica, Tacna, Lambayeque, Loreto, Tumbes e Ica) con baja inversión, muestran tendencia creciente. (p. 44)

Siguiendo el análisis, Arpi (2014) añade:

La inversión pública en transporte, en más de los dos tercios de las regiones es ascendente. Es creciente en 15 de las 24 regiones (Amazonas, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huánuco, La Libertad, Loreto, Moquegua, Pasco, Piura, Puno, San Martín y Tacna); no obstante, se estanca en 8 (Huancavelica, Ica, Junín, Lambayeque, Lima, Madre de Dios, Tumbes y Ucayali) y decrece en Ancash. La inversión pública en transporte terrestre se concentró principalmente en Cusco, alcanzando 17% (S/. 6.375 millones); el segundo grupo de regiones (10) con inversión media, lograron concentrar el 57% (S/. 2.118 millones por región); y el tercer grupo (13) solo el 26% restante, con un promedio de S/. 724 millones por región. (p. 45)

De lo analizado, podemos coincidir con Arpi (2014), al afirmar que en el sector transporte, la inversión pública ha evidenciado una tendencia creciente, aunque no proporcional a todas las regiones. El estado ha priorizado el nivel de inversiones en algunas regiones, en desmedro de regiones consideradas

pobres como Huancavelica, Ayacucho, Junín, que continúan mostrando altas tasas de brechas de acceso a carreteras asfaltadas.

En el Anexo 2, se muestra la inversión pública en infraestructura de transporte terrestre.

Inversión pública en infraestructura de energía

Con relación a la inversión en infraestructura de energía, Arpi (2014) señala que:

La inversión pública total en infraestructura de energía ilustra una tendencia creciente hasta mediados del año 2010 y a partir de allí decrece. Sin embargo, es distinta por grupo de regiones, como es el caso de Cajamarca, Ancash, Cusco y Puno, que en conjunto evidencian una tendencia positiva hasta el 2010, luego experimentan una caída, aunque se proyectan a crecer para los años 2014 y 2015. Mientras, tanto las regiones con inversión media (Piura, La Libertad, Ayacucho, Huánuco, Loreto, Amazonas, San Martín y Lambayeque), como los de baja inversión (Lima, Junín, Arequipa, Huancavelica, Ucayali, Ica, Apurímac, Pasco, Moquegua, Tacna, Tumbes y Madre de Dios) tienen un comportamiento ascendente hasta 2010, luego decrecen y se proyectan a estacarse en los próximos años. (p. 46).

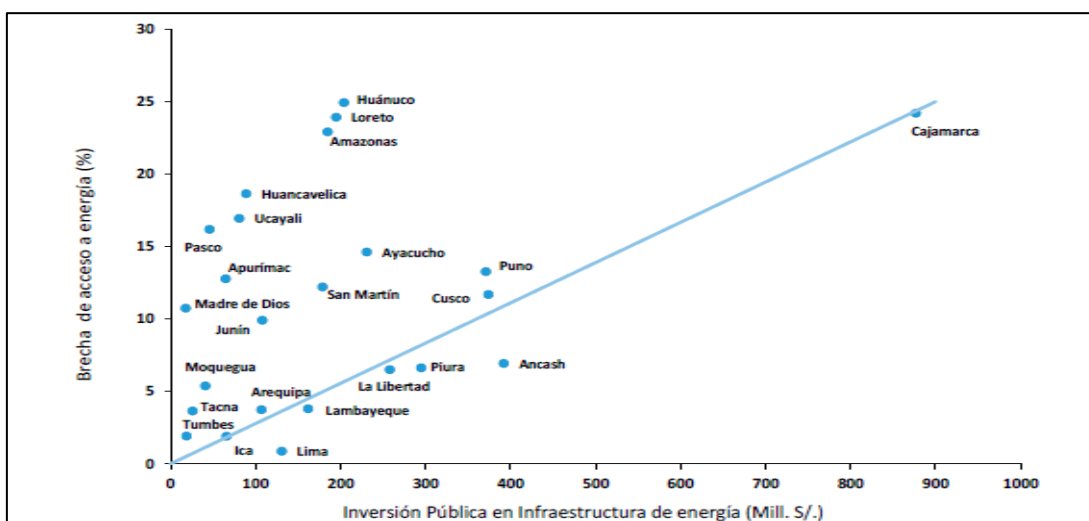


Figura 21 Inversión Pública en Infraestructura de energía y brecha de acceso al servicio de electricidad en las regiones del Perú, 2013

Nota Fuente: SIAF-MEF y ENAHO-INEI

Brechas de infraestructura pública por sectores estratégicos

Referente a las brechas de infraestructura por sectores estratégicos Zúñiga (2012) afirma “ que el Instituto Peruano de Economía concluyó que la brecha de inversión en infraestructura en puertos, ferrovías y energía en nuestro país superaba los US\$37,760 millones equivalentes al 30% del PBI al año 2008” (p 256).

La Contraloría General de la República (2105, p.79) considera que para seleccionar los sectores estratégicos, se utilizan dos (02) criterios cuantitativos: i) el monto de inversión asignado en el periodo 2009- 2014, a nivel del Gobierno Central, los Gobiernos Regionales y Locales; y ii) el monto que representan las brechas de infraestructura existentes.

Respecto al monto de inversión en el periodo 2009-2014, la CGR, 2015, p.80, encontró que, “las cinco funciones a las que se destinó el mayor presupuesto para proyectos de inversión fueron: Transporte (31.6%), Educación (14.6%), Saneamiento (12.3%), Agropecuario (8.5%) y Salud (6.4%). A nivel de los Gobiernos Regionales, las funciones que recibieron un mayor presupuesto fueron: Transporte (25.6%), seguida por la función Salud (20.5%), Educación (18.3%), Agropecuario (14%) y Saneamiento (6.5%). Y a nivel de los Gobiernos Locales, se puede ver que las funciones que recibieron el mayor presupuesto para inversión fueron: Transporte (24.5%), Saneamiento (23.7%), Educación (12.5%), Planeamiento, Gestión y Reserva de Contingencia (6.9%) y Cultura y Deporte (6.6%)”.

“Tomando en cuenta lo antes señalado, se puede concluir que las funciones a las cuales se les asignó el mayor monto de inversión entre los años 2009-2014, de manera agregada, son: Transporte, Educación, Saneamiento, Agropecuaria y Salud” CGR, 2015, p. 81.

De otro lado, la más reciente estimación de la brecha de infraestructura, según lo indicado por CGR, 2015, p.81, se ha realizado “el estudio denominado Plan Nacional de Infraestructura 2016 – 2025, un plan para salir de la pobreza, realizado por la Universidad del Pacífico (UP) por encargo de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN) y por la Cámara de

Comercio de Lima (CCL)”. En dicho estudio se estiman las brechas de infraestructura a nivel nacional a mediano y largo plazo en materia de transporte, energía, telecomunicaciones, salud, agua y saneamiento, infraestructura hidráulica y educación. Así, como puede apreciarse en la siguiente tabla, existen brechas importantes en los siete (07) sectores mencionados.

Tabla 11

Brecha de Infraestructura por sectores en el Perú (en millones de dólares)

Sector	Brecha a mediano plazo	Brecha a largo plazo
Transporte	21,253	57,499
Energía	11,388	30,775
Telecomunicaciones	12,603	27,036
Salud	9,472	18,944
Agua y saneamiento	6,970	12,252
Infraestructura hidráulica	4,537	8,477
Educación	2,592	4,568
Total	68,815	159,549

Fuente: Plan Nacional de Infraestructura 2016-2025- AFIN

De otro lado, en tabla 12, se muestra un resumen de inversiones estimadas en millones de dólares

Tabla 12

Resumen en inversiones estimadas (En millones de dólares)

Sector	2016-2020	2021 - 2025	Total
Agua y saneamiento	3,217	2,435	5,652
Telecomunicaciones	2,024	1,769	3,793
Transporte	16,420	14,365	30,785
Energía	5,708	14,240	19,948
Salud	1,797	-	1,797
Educación	937	-	937
Hidráulico	3,100	-	3,100
Total	33,203	32,809	66,012

Nota Fuente: AFIN (2015). “Un Plan para salir de la pobreza: Plan Nacional de Infraestructura 2016–2025”.

El “Plan Nacional de Infraestructura” deberá contar con una cartera detallada de proyectos para los próximos 5 años, y cada año que pase se deberá añadir 1 año más a la cartera de tal forma que siempre exista un horizonte temporal mínimo de proyectos definidos para los próximos 5 años.

Cabe indicar que las cifras proyectadas en las tablas 11 y 12, fue elaborado por AFIN (2015) tomando como base de proyección, niveles que nuestro país debería alcanzar en infraestructura pública. Así, en el corto plazo, se estima en base a cifras de lo que se denomina el Perú como país potencial, para el mediano plazo, esto es a 5 años, se cubre las cifras que correspondan a los países de la Alianza del Pacífico, y finalmente, para el largo plazo, al 2021 se proyecta sobre la base de los países asiáticos y los de la OECD.

4.2 Marco legal para la promoción de la inversión privada

En cuanto al “marco legal para promover la inversión privada” encontramos que, se han establecido políticas de estado, cuyo marco legal tiene un alcance desde la constitución política del Perú de 1993, en cuya norma se consagra, la libre iniciativa privada en un marco de economía social de mercado y pluralismo económico.

Legislación para la inversión extranjera

El Perú, ofrece un marco legal favorable para la inversión extranjera. En tal sentido, Herrera (2013), sostiene que “el marco legal para la inversión privada esta sostenido en el Régimen de estabilidad jurídica a la inversión extranjera” (Decreto Legislativo 662).

Iniciativas legales para la inversión privada

Iniciativa Privada

El régimen de iniciativa privada está regulado en el art. 14 del Decreto Legislativo N° 1012 (Ley Marco de Asociaciones Público Privadas), en el que “las iniciativas privadas se realizan sobre proyectos de inversión en activos, empresas, proyectos, servicios, obras públicas de infraestructura y de servicios públicos”

4.3. Los proyectos de inversión en Infraestructura

Inversión Pública

Según, AFIN, 2015 p.133, indica “que mediante DL 1176 del 4 de julio de 2015 se ha autorizado la reasignación de recursos entre los distintos pliegos presupuestales de los tres niveles de gobierno; Nacional, Regional y Local; para el financiamiento de proyectos de inversión pública. La reorientación de recursos se dió desde aquellos pliegos que no hayan comprometido los montos asignados por la fuente Recursos Ordinarios hacia los pliegos que cuenten con proyectos de inversión pública cuya ejecución se inició en el 2014. Con todo ello, el gasto no financiero del Gobierno General se ubicaría en el año 2015 en un nivel equivalente a 21.3% del PBI, ratio menor al registrado en 2014 (21.5%), y menor al proyectado. Para 2015, se ha revisado a la baja la tasa de crecimiento para la inversión pública de 4% a -2%, principalmente por el menor desempeño en la gestión del gasto de inversión por parte de los gobiernos regionales. Para 2016 y 2017 se contempla un escenario en donde el ritmo de gasto de las unidades ejecutoras es mayor a lo esperado en 2015, por lo cual se proyecta una tasa de crecimiento de la inversión pública de 8.5% en el 2016 y de 5% en 2017”.

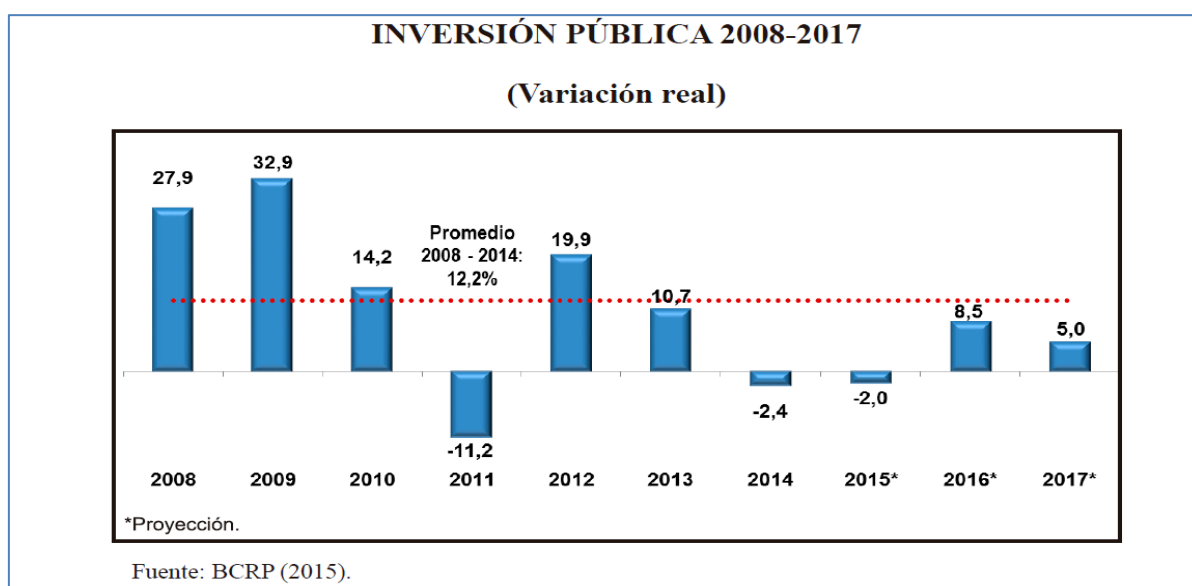


Figura 22 Inversión Pública 2008 -2017

Por tanto, la inversión pública en proyectos de infraestructura ha presentado variaciones, tal como se señala en Figura 22.

Con relación a los montos estimados para recursos de proyectos de inversión del período 2013-2015, el Ministerio de Economía y Finanzas (2012) señala que:

El monto para la inversión pública a cargo de los Pliegos del Gobierno Nacional y Gobiernos Regionales previstos en el Proyecto de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2013 ascendió a la suma de S/. 15 528 millones. Cabe indicar que la inversión pública se ha formulado sobre la base de la información registrada en los procesos de programación presupuestal y en especial con lo considerado en la Programación del Presupuesto Multianual de la Inversión Pública (PPMIP). En el Gobierno Nacional, los gastos de inversión en el año 2013 ascienden a S/. 10 845 millones, y se destinaron principalmente a Transportes con S/. 5 076 millones; Educación con S/. 2 219 millones; Agricultura con S/. 703 millones; Salud con S/. 562 millones; Saneamiento con S/. 317 millones; Energía con S/. 376 millones; entre los principales, que representa el 84% de la inversión destinada a este nivel de gobierno. (p. 8)

Régimen de Obras por Impuestos

La Ley N° 29230, establece el régimen de obras por impuestos como “un mecanismo que permite al sector privado amortizar hasta el 50% del impuesto a la Renta con la ejecución de obras de infraestructura pública de los Gobiernos Regionales o Locales. El objetivo de este plan es impulsar la ejecución de proyectos de inversión pública por parte de las empresas privadas, a través de la suscripción de convenios con los Gobiernos Regionales o Locales”.

En tabla 13, se presentan los Proyectos concluidos en el 2016 de obras por impuestos

Tabla 13

Mecanismo de obra por impuestos (proyectos concluidos al 2016)

Departamento	Empresa	Fecha de conclusión	Nombre del proyecto de inversión pública	Sector	Inversión ejecutada (millones soles)
Moquegua	SPCC	27/01/2016	Instalación y mejoramiento de los sistemas de agua potable, alcantarillado y almacenamiento II etapa.	Saneamiento	84.5
Tacna	SPCC	27/01/2016	Mejoramiento de la infraestructura vial en Distrito de Pocollay - Tacna – Tacna, I Etapa.	Transporte	17.2
Ancash	Antamina S.A.	23/03/2016	Mejoramiento de pistas y veredas en la zona urbana del centro poblado de San Cristobal de Chupan, Huari - Ancash.	Transporte	7.2
Arequipa	BCP	29/02/2016	Mejoramiento del servicio educativo en la I.E. 40054, Distrito de Cerro Colorado - Arequipa – Arequipa.	Educación	6.5
Ancash	Antamina S.A.	28/03/2016	Construcción de pistas y veredas en la localidad de Lllamarumi, Distrito de Colquioc - Bolognesi - Ancash.	Transporte	0.7
Arequipa	BCP	01/04/2016	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vehicular y peatonal en las calles faltantes del AA.HH. Primero de Junio, Distrito de Cayma - Arequipa - Arequipa.	Transporte	9.1
Arequipa	BCP	04/04/2016	Mejoramiento de la transitabilidad peatonal y vehicular, Distrito de Cayma - Arequipa - Arequipa.	Transporte	3.8

*Fuente. Sistema Nacional de Inversión Pública (2016)***Asociación Pública Privada (APP)**

Según la normativa vigente, “la Asociación Pública Privada puede constituirse en concesión, a través de un contrato suscrito entre el Estado y una empresa o consorcio, por medio del cual la instancia pertinente, nacional, regional, local, otorga la ejecución de obras públicas por un plazo determinado”

Tabla 14

Proyectos de Asociación Pública Privada adjudicados por PROINVERSIÓN 2012-2015

N°	Fecha	Empresa/ Proyecto	Sector	Monto Adjudicado
1	22/11/12	Línea de Transmisión Carhuaquero – Cajamarca Norte	Electricidad	106.9
		Moyobamba		
2	12/12/12	Chaco la Puntilla Lote E	Turismo	0.2
3	21/02/13	Línea de Transmisión Machupicchu- Tintaya y Subestaciones	Electricidad	114.3
4	21/03/13	Energía de Centrales Hidroeléctricas (CH Molloco)	Electricidad	600.0
5	16/05/13	Suministro de Energía para Iquitos	Electricidad	100.0
6	18/07/13	Línea de Transmisión Mantaro-Marcona-Socabaya-Montalvo	Electricidad	278.4
7	22/07/13	Bandas 1,710-1,770 MHz y el de 2,110-2,170 MHz en todo el país (4G)	Telecom	1,236.8
8	24/07/13	Masificación de uso de gas natural	Gas	205.0
9	29/11/13	Nodo Energético del Sur	Hidrocarburos	700.0
10	17/12/13	Provisión de Servicios Saneamiento distritos Sur de Lima	Saneamiento	100.0
11	18/12/13	Integración Amazónica Loreto – San Martín a la Red Terrestre de Telecomunicaciones	Telecom	25.2
12	18/12/13	Proyecto de Irrigación Chavimochic III Etapa	Agricultura	573.7
13	19/12/13	Longitudinal de la Sierra Tramo 2	Transporte	552.0
14	23/12/13	Red Dorsal Nacional de Fibra óptica	Telecom	275.9
15	28/03/14	Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	Transporte	5,075.2
16	25/04/14	Nuevo Aeropuerto Internacional Chinchero – Cusco (AICC)	Transporte	537.0
17	30/04/14	Terminal Portuario General San Martín – Pisco	Puertos	18.8
18	26/05/14	Subasta pública de terrenos de uso no agrícola del Proyecto Chavimochic	Inmuebles	4.2
19	29/05/14	Línea de transmisión 220 Kv La Planicie- Industriales	Electricidad	35.4
20	30/05/14	Telecabinas de Kuélap	Turismo	17.6
21	05/06/14	Línea de transmisión Moyobamba – Iquitos en 220 Kv	Electricidad	499.2
22	26/06/14	Inmueble N° 4 California	Inmuebles	2.0
23	30/06/14	Mejoras a la Seguridad Energética del país y Desarrollo del Gaseoducto Sur Peruano	Hidrocarburos	3,643.0
24	30/06/14	Prestación de Servicios de Seguridad Tecnológica en las Prisiones	Penitenciarios	4.1
25	25/07/14	Gestión del Instituto Nacional de Salud del Niño – San Borja	Salud	94.0
26	07/08/14	Línea de Transmisión 220 Kv Friaspata –Mollepata y Subestación Orcotuna 220/60 Kv	Electricidad	38.8
27	12/02/15	Línea de transmisión 220 Kv Azángaro – Juliaca – Puno	Electricidad	68.9
28	23/02/15	Infraestructura Penitenciaria y Renovación Urbana “ Proyecto Tinkuy Plaza”	Penitenciarios	72.7
29	05/03/15	Instalación de banda ancha para la conectividad Integral y desarrollo social de la región Ayacucho	Telecom	55.3
30	05/03/15	Instalación de banda ancha para la conectividad Integral y desarrollo social de la región Apurímac	Telecom	42.3
31	05/03/15	Instalación de banda ancha para la conectividad Integral y desarrollo social de la región Huancaavelica	Telecom	49.4
32	05/03/15	Conectividad Integral en banda ancha para el desarrollo social de la zona norte del país - región Lambayeque	Telecom	31.5
33	22/07/15	Primera etapa de la subestación Carapongo y enlaces de conexión a líneas asociadas	Electricidad	42.7
TOTAL PROYECTOS APP ADJUDICADOS Octubre 2012 – Octubre 2015				15,310.4

Nota Fuente: PROINVERSIÓN.

Iniciativas privadas

En relación a las iniciativas privadas AFIN (2015) señala que: “La iniciativa privada es el mecanismo mediante el cual el sector privado presenta proyectos para el desarrollo de APP, Proyectos en Activos y los proyectos regulados en el DL 674 vinculados a empresas del Estado. Las iniciativas privadas pueden ser autofinanciadas o cofinanciadas” (p. 140).

Tabla 15

Iniciativas privadas cofinanciadas en trámite

Código	Fecha de admisión	Proyecto
IP-023-2013	21/10/2013	Sistema de transporte masivo del tipo monorriel en el área metropolitana de arequipa
IP-022-2013	09/09/2013	Gestión integral de residuos hospitalarios en lima metropolitana y el callao – minsa
IP-014-2013	10/04/2013	Iniciativa privada cofinanciada “anillo vial periférico”
IP-030-2014	27/01/2014	Pistas y veredas en la Municipalidad Distrital de Miraflores
IP-031-2014	05/02/2014	Diseño, construcción y explotación vial de caminos vecinales que conecten capitales de distritos de la región cusco en el ámbito fonie
IP-034-2014	11/03/2014	Proyecto concesión de la carretera emp. Pe-en (dv. Las Vegas)- Tarma – La Merced – pte. Raither – Villa Rica- dv. Puerto Bermúdez- Ciudad Constitución – Von Humboldt/pte. Raither- dv. Satipo – Puerto Ocopa
IP-038-2014	02/04/2014	Corredor económico central
IP-040-2014	28/05/2014	Sistema de tratamiento de las aguas residuales de la cuenca del Lago Titicaca
IP-041-2014	29/05/2014	Sistema de regulación de las aguas del río Chonta
IP-045-2014	18/08/2014	Colegios de alto rendimiento en la zona norte del Perú
IP-047-2014	03/09/2014	Intervención de colegios en riesgo identificados por el Minedu en Ate y San Juan de Lurigancho (Lima)
IP-048-2014	03/09/2014	Intervención de colegios en riesgo identificados por el Minedu en San Martín de Porres y Comas (Lima)
IP-049-2014	02/09/2014	Gestión Integral del servicio de saneamiento para Sedalib
IP-050-2014	09/09/2014	Aporte de infraestructura y servicios complementarios a la gestión educativa para nuevos colegios de alto rendimiento (Coar) en las regiones de Junín , Pasco, Huancavelica, Cusco y Ayacucho
IP-052-2014	09/09/2014	Diseño, construcción, implementación, equipamiento, operación y prestación de servicio integral de radioterapia a nivel de LM
IP-044-2014	11/07/2014	Sistema inteligente de transporte
IP-059-2014	09/09/2014	Desarrollo, construcción, implementación, equipamiento operación y prestación de servicio integral de radioterapia a nivel de Lima Metropolitana
IP-060-2014	09/09/2014	Prestación integral de servicios de patología clínica a favor del Ministerio de Salud
IP-062-2014	09/09/2014	Hospital Huaycán, ubicado en el Distrito de Ate Vitarte, provincia y departamento de Lima
IP-065-2014	22/09/2014	Construcción, implementación, mantenimiento y operación de servicios complementarios de centros educativos públicos en VMT
IP-075-2014	01/10/2014	Construcción de nueva infraestructura educativa para colegios en riesgo de Lima Metropolitana
IP-073-2014	02/10/2014	Gestión de la escuela de la salud pública
IP-079-2014	09/09/2014	Diseño, construcción, operación y mantenimiento del Hospital Nacional Hipólito Unanue
IP-080-2014	23/12/2014	Proyecto nuevo complejo hospitalario Sergio Bernal, iniciativa privada de desarrollo mediante infraestructura de salud

Nota Fuente: PROINVERSIÓN.

En el caso de las iniciativas privadas auto sostenibles, tenemos en tabla 16

Tabla 16

Iniciativas privadas auto sostenibles

Nombre	Descripción	Fecha de Admisión a Trámite
IP Geración de Fondos para el Colegio Mariscal Cáceres	El objetivo es contribuir a asegurar a largo plazo la mejora del servicio público de educación (la calidad educativa) que se brinda en el colegio Mariscal Cáceres mediante la creación de un fondo autosostenible financiado a través del pago de las rentas generadas por el Derecho de Superficie que se confiera sobre el inmueble denominado "Complejo Deportivo del C.E. Mariscal Cáceres" para el desarrollo de un centro comercial.	03/12/2014
IP Nueva Sede para Editora Perú	Comprende la reubicación e integración de la sede institucional y zona productiva de la empresa denominada Empresa Peruana de Servicios Editoriales s.a.- Editora Perú y la generación de un proyecto comercial denominado Plaza Andahuaylas, ejecutado sobre el predio actualmente ocupado por la mencionada imprenta.	03/03/2014
IP Complejo de Entidades del Sector Energía	Tiene por objeto desarrollar una infraestructura moderna, funcional y eficiente, con Certificación <i>Gold LEED Rating System</i> , que permita brindar los espacios propicios para el desarrollo de las actividades habituales de OSINERGMIN y PERÚPETRO	26/11/2014

Nota Fuente: PROINVERSIÓN.

Proyectos con cofinanciamiento del Estado

En un proyecto cofinanciado participan la APP en financiamiento compartido con el Estado o con el otorgamiento de garantías financieras o no financieras.

Para 2016 en adelante se estima el desarrollo de varios proyectos donde destacan las líneas 3 y 4 del Metro de Lima, el ferrocarril Tacna-Arica, el ferrocarril Huancayo- Huancavelica, el monorriel en Arequipa, cinco proyectos penitenciarios, el terminal portuario de Salaverry, el teleférico de Choquequirao en Cusco, entre otros.

4.4 La Inversión de los fondos de pensiones en proyectos de infraestructura

En el estudio de Bjeletic (2013) se señala que a partir de las resoluciones de Superintendencia de Banca y Seguros:

La Resolución SBS N° 725-2001, la Resolución SBS N° 643-2004 que autorizaba a las AFP a invertir en proyectos del sector privado en diversos sectores (infraestructura, vial, minería, vivienda, entre otros y la Resolución SBS N° 1152-2006, desde junio 2007 la inversión de las AFP en infraestructura se ha mantenido en un saldo medio de USD\$ 3.000 millones (S/. 9.064 millones) mensuales, aunque con una ligera caída durante el último trimestre de 2008 y primeros meses de 2009, como consecuencia de la reducción del valor de los fondos de pensiones a raíz de la crisis económica internacional. No obstante, los datos de agosto de 2009 revelan una cierta recuperación de la inversión de las AFP en este rubro, con USD\$ 3.117 millones (S/. 9.325 millones) registrados. Adicionalmente, cabe mencionar que la participación en proyectos de infraestructura en la cartera de las AFP es del 14,8% del total de fondos de pensiones. (p.219)

En la tabla 17 se muestra la participación de las AFP en principales proyectos de Infraestructura hasta el 2009

Tabla 17.

AFP: Participación en principales proyectos de infraestructura

Empresa	Sectores	Descripción de Operaciones
Consorcio Agua Azul	Agua y Saneamiento	Captación de las Aguas Superficiales y Subterráneas de la Cuenca del Río Chillón, su tratamiento y la entrega a SEDAPAL para su posterior distribución a aproximadamente 800,000 habitantes en los Distritos del Norte de Lima
Concesión Transvase Olmos	Agua y Saneamiento	Construcción de Transvase para el transporte de las aguas del río huancabamba de la vertiente del Atlántico a la vertiente del Pacífico
Pluspetrol Camisea	Energía e Hidrocarburos	Exploración y Explotación del Lote 88 de Camisea
Electroandes	Energía e Hidrocarburos	168 MW de capacidad de Generación Hidro, 4 hidroeléctricas. Transmisión, propietaria de 25 subestaciones.
Duke Energy Internacional EGENOR	Energía e Hidrocarburos	Generación y transmisión de Energía. Plantas situadas al norte del país con una capacidad de producción de 150MW Termo y 360MW Hidro.
Enersur	Energía e Hidrocarburos	Generación y transmisión de Energía. Plantas situadas al Centro y Sur del país. Capacidad total de 836 MW
Edegel	Energía e Hidrocarburos	Generación y transmisión de Energía. Plantas situadas al Centro y Sur del país. Capacidad total de 1500 MW
Maple Energy	Energía e Hidrocarburos	Exploración de Gas y petróleo, proyecto de Etanol
Red de Energía del Perú	Energía e Hidrocarburos	Miembro del Grupo ISA. La más importante empresa de transmisión eléctrica del Perú.
Southern Cone Power Perú	Energía e Hidrocarburos	Propietario del 21.4% del accionariado de Edegel
Transportadora de Gas del Perú	Energía e Hidrocarburos	Trasporte por ductos de gas natural(GN) y de líquidos de gas natural(LGN). Desde los yacimientos de Camisea hasta Pisco (LGN) y Lima (GN).
Consorcio Transmantaro	Energía e Hidrocarburos	Transmisión de Energía. Inversión de USD 93 millones en la ampliación de la capacidad de transmisión de la Línea Mantaro- Socabaya
IIRSA Sur (Tramos 2, 3 y 4) , Interoceánica V	Redes Viales	Financiamiento de los Corredores viales IIRSA Sur (Interoceánica) y Norte
Fondo de Infraestructura de AC Capitales	Infraestructura	Fondo especializado en infraestructura, con inversiones en diferentes proyectos: Consorcio Agua Azul, Interconexión Eléctrica ISA Peru, Redesur, Electrica de Piura, Lima Airport Partners, Maple Gas, Consorcio Agua Azul, Inmobiliaria Coricancha, Ferrocarril Andino.
Fondo Larraín Vial SAFI	Energía e Hidrocarburos	Enfocado en inversiones del sector energético

Nota Fuente: BBVA

Inversiones hasta el 2011 de los Fondos de Pensiones

Indica Sánchez (2011) que:

Según datos de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS) al cierre de febrero del 2011, las inversiones de los fondos de pensiones en infraestructura equivalen al 11,1% del total de la cartera, es decir alrededor de USD 3,416 millones, y se concentran principalmente en

energía (60%) y en menor medida en transportes (21%) y telecomunicaciones (18%). (p. 2)

Tabla 18

Empresas y proyectos de inversión en infraestructura en los cuales las AFP han invertido, a febrero 2011

Sector	Empresa, Proyecto de Inversión o Fondo de Inversión
Telecomunicaciones	Telefónica Móviles, América Móviles y Telefónica del Perú
Distribución Eléctrica	Luz del Sur, Edelnor y Fondo de Inversión de Larraín Vial
Generación Eléctrica	Cahua, Duke Egenor, Edegel, Enersur, Electroandes Fondo de Inversión Larraín Vial, Kallpa, Southern Cone y Fondo de Inversión de AC Capitales, Inkia Energy
Transmisión eléctrica	Consorcio Transmantario, Fondo de Inversión de Larraín Vial Red de Energía del Perú, Aguaytía y Fondo de Inversión
Proyectos Hidroenergéticos	Consorcio Trassvase Olmos y Fondo de Inversión de Larraín Vial
Hidrocarburos	Relapasa, Transportadora del Gas del Perú, Perú LNG, Plus Caminsea, Hunt Oil, Maple Energy PLC, Fondo de Inversión de AC Capitales Fondo de Inversión Energético Americano de Larraín Vial
Transportes: redes viales	IIRSA Sur (Traos 2,3 y 4), IIRSA Norte, Interoceánica V
Transportes: ferrocarriles	Fondo de Inversión en Infraestructura de AC Capitales
Transportes: aerocomercial	Lima Airport Partners y Fondo de Inversión de AC Capitales
Saneamiento	Consorcio Agua Azul, Fondo de Inversión de AC Capitales y Fideicomiso de Infraestructura.

Nota Fuente: SBS

Inversión de las AFP en proyectos de infraestructura 2010 -2014

Según la Asociación de AFP, “actualmente del total de los fondos administrados por las AFP que superan los S/. 111 mil millones las inversiones en infraestructura en cartera, constituyen más del 10% del total”.

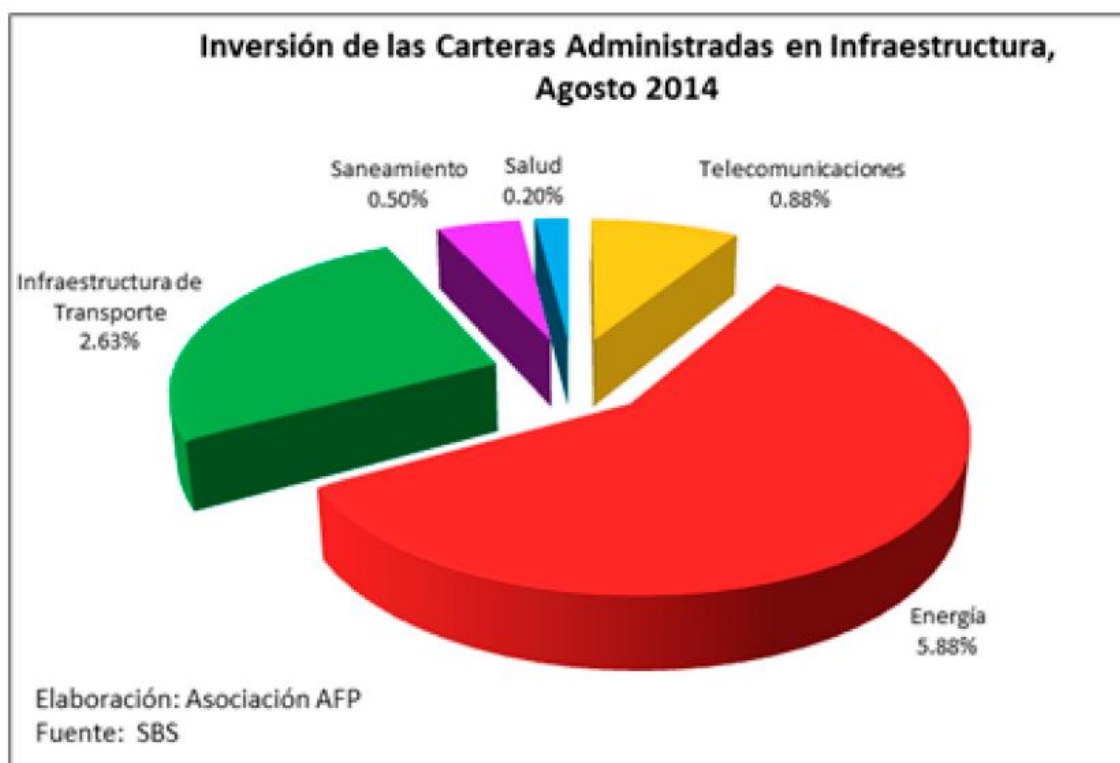


Figura 23 Inversión de las carteras administradas en infraestructura hasta 2014

Según la figura, hasta agosto del 2014, “del total de los fondos administrados por las AFP que superan los S/111 mil millones las inversiones en infraestructura en cartera, constituyen más de 10% del total”, en las siguientes proporciones, 2.63% para infraestructura de transporte, 0.5% para obras de saneamiento, 0.20% para infraestructura en servicios de salud, el 0.88% en infraestructura de telecomunicaciones y en infraestructura vinculada a la energía se tuvo una inversión de 5.88% del fondo de AFP.

En tabla 19, se comentan los montos desagregados por sectores.

Tabla 19.

Cartera Administrada por las AFP

Inversión de las carteras Administradas en Infraestructura			
Sector	Agosto 2014		
	Millones de S/.	% Fondo de Pensiones	% Inversión en Infraestructura
Telecomunicaciones	985	0.88%	8.777%
Energía	6,548	5.88%	58.26%
Infraestructura de Transporte	2,929	2.63%	26.06%
Saneamiento	556	0.50%	4.94
Salud	222	0.20%	1.97%
TOTAL	S/.11,240	10.09%	100.00%

Nota Fuente: Superintendencia de AFP.

Por su parte el informe de la Cámara de Comercio e Industria de Arequipa (2015) en la figura 24, presenta la cartera total y cartera de infraestructura hasta el 2014.

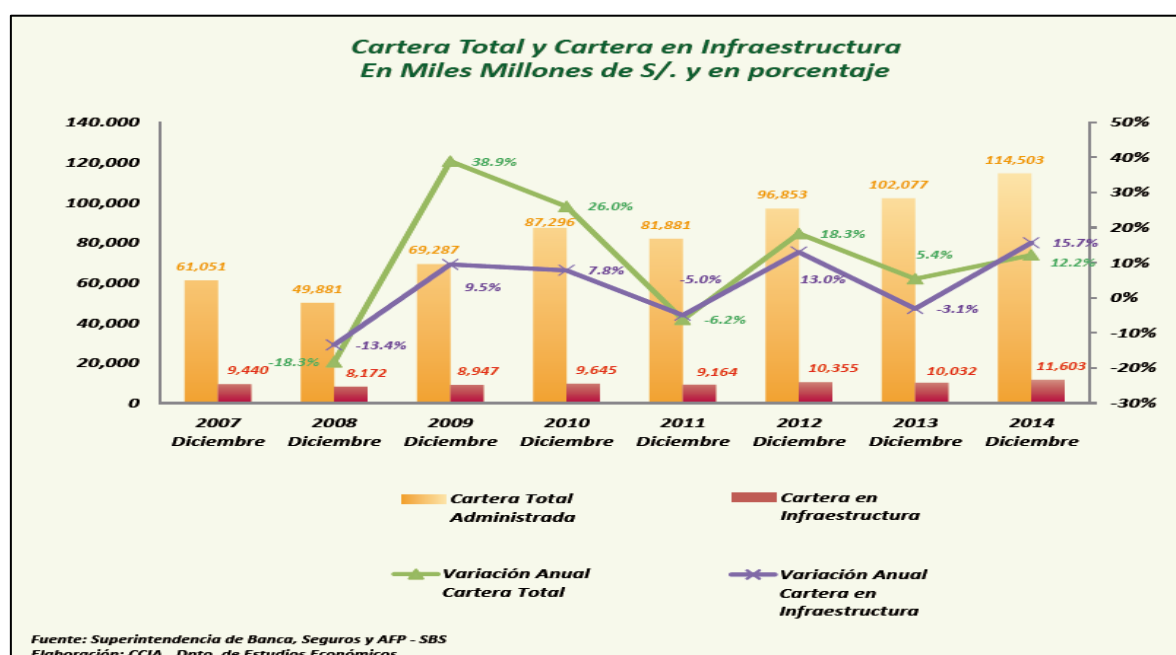


Figura 24 Cartera total y cartera en infraestructura (hasta el 2014)

El cuadro situacional del desarrollo de infraestructura y de la participación de los fondos de pensiones peruano, sugiere continuar explorando como se dan las inversiones en el Perú a partir de las empresas conformantes del sistema privado de pensiones.

V. Discusión de resultados

La problemática que aborda el estudio, relativa a la inversión en infraestructura pública, parte del impacto que tienen las brechas de infraestructura en el nivel regional y local, vinculados a servicios públicos esenciales para la ciudadanía, conjuntamente con las estrategias del estado para reducir “las brechas en materia de inversiones e infraestructura, y la inversión privada de las AFP orientada a buscar una mejora calidad de vida de las personas”.

Muchos estudios, desde distintos enfoques señalan que “la infraestructura incide directamente en la productividad del país” Proinversión (2014), además que “la infraestructura impacta en el crecimiento mejorando la productividad de la economía, disminuyendo los costos de producción, ayudando a diversificar la estructura productiva y generando empleo” Mazami (2011). Así también, Roca (2011) señala que “La inversión en infraestructura es la base para el crecimiento de largo plazo y el desarrollo de un país”. En la que indica además que “el impacto de este tipo de inversión es sumamente positivo independientemente del tipo de poblador o empresa”. En la misma línea que “en términos macroeconómicos, la inversión en infraestructura aumenta el Producto Bruto Interno potencial, lo que implica que un país en crecimiento pero con poca inversión en infraestructura posiblemente enfrente cuellos de botella en su crecimiento y, por ende, una mayor dificultad para su desarrollo” (Roca, 2011).

Por ello, en el análisis y tratamiento de la información mediante procesos de triangulación de la información y teniendo en cuenta los objetivos de la investigación, para el **objetivo específico 1**, describir y analizar cómo se presenta la brecha que se presenta en proyectos en infraestructura pública en el Perú, entre los principales hallazgos encontramos que, la brecha total de infraestructura al 2008 ascendió a US\$ 37,760 millones, lo que representó aproximadamente 30% del PBI, según el estudio de Pastor y Pérez (2009). De otro lado, diversos estudios, presentados en el I Congreso Internacional de Infraestructuras y Desarrollo señalan que la brecha en infraestructura alcanzaría los US \$ 160,000 millones al 2025. En el mismo estudio se señaló que la proyección estimada de la brecha total 2016-2025 proyectada es de 160

mil millones de dólares, compuesta por 70,000 mil millones de brecha a mediano plazo 2016-2020, más 90 mil millones de brecha a largo plazo 2021-2025. Los sectores con las brechas más grandes son transportes con 36%, energía con 19%, telecomunicaciones con 17% y salud con 12% de la brecha total. En el mismo sentido de brecha de inversión, el instituto Peruano de Economía (2015) sostiene que “implica el reconocimiento de la falta de inversiones para llegar a cierta meta o para cumplir con ciertos requerimientos de infraestructura, ya sea por el uso de instalaciones en condiciones sub-óptimas y/o la dificultad de satisfacer la demanda actual y futura”. A pesar del aumento significativo de la inversión pública, las brechas de infraestructura siguen siendo muy elevadas. De ello se tiene que según AFIN (2015), se tiene que el Ministerio de Energía y Minas (2014) tiene una brecha de aproximadamente 49,000 millones, Ministerio de Transporte (2014) tiene una brecha de aproximadamente 40,000 millones, en agua y saneamiento se tiene una brecha de aproximadamente 19, 000 millones. Con lo cual es evidente tal como lo señala el IPE (2015) “se presenta el reconocimiento de la falta de inversiones para cumplir con ciertos requerimientos de infraestructura, ya sea por el uso de instalaciones en condiciones sub-óptimas y/o la dificultad de satisfacer la demanda actual y futura”. Zuñiga (2012) por su parte, “citando al estudio, El aporte de la inversión privada en la infraestructura, elaborado por ESAN, indica dicho estudio concluyó que el sector con mayor brecha de infraestructura en nuestro país es el sector transporte con 37%, seguido de electricidad con 22% y saneamiento con 16.7%”. (p 256).

En referencia a las brechas de infraestructura, en el Perú se realizaron estudios que estiman el impacto de la infraestructura rural en el bienestar, Escobal y Ponce (2002) en su estudio de reducción de vías carrozables como parte de la reducción de brecha de infraestructura demostraron que una mayor inversión incrementa los ingresos per cápita de los hogares que accedieron a caminos carrozables. Acotan el hecho que “en el caso del Perú, la topografía accidentada de su territorio y la gran diversidad ecológica y climática han llevado al reconocimiento, por parte de los hacedores de política, de la importancia de la inversión en infraestructura de transporte en áreas rurales”

(p.7) , en la misma línea Rivera y Toledo (2004) sobre el efecto del desarrollo de la infraestructura y su vinculación con el crecimiento de la economía chilena, analizando el efecto de la inversión pública en dicho crecimiento, “el estudio hace un estimado en relación de largo plazo entre producto, inversión pública en infraestructura y capital privado. Dicha relación es verificada a través del test de co-integración de Johansen para el período 1975-2000, cuyos resultados demuestran que existe una relación entre producto bruto interno e inversión pública en infraestructura”.

Para el **objetivo específico 2**, Describir y analizar cuál es la reglamentación que se aplica a la inversión privada para el desarrollo de inversión en proyectos de infraestructura pública en el Perú, podemos señalar que el Perú, ofrece un marco legal favorable para la inversión extranjera. “La Constitución de Perú de 1993 contiene normas que consagran principios esenciales para garantizar un marco jurídico favorable para el desarrollo de la inversión privada en general y de la inversión extranjera en particular, expresada en la libre iniciativa privada en un marco de economía social de mercado y pluralismo económico. La libertad de trabajo, empresa, comercio e industria”. Según AFIN (2015), en materia normativa e institucional, a través del “Decreto Legislativo 839 Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos se establecieron las bases para el desarrollo de una política de concesiones en el país, en la década de 1990, con la finalidad de promover la inversión privada en infraestructura y servicios públicos”. Es así que, a través del “Decreto Supremo N° 059-96-PCM, se emitió el Texto Único Ordenado de las Normas con Rango de Ley que Regulan la Entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas en Infraestructura y de Servicios Públicos”. Además, Herrera (2014), sostiene que el marco legal para la inversión privada está sustentado en el Régimen de estabilidad jurídica a la inversión extranjera (Decreto Legislativo 662).

La AFIN (2015), además señala que la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada (Ley N° 28059) abrió “el abanico de modalidades contractuales de participación de la inversión privada de manera descentralizada -a nivel de Gobierno Nacional, Gobiernos Regionales y

Gobiernos Locales- como venta de activos, asociación con participación, joint ventures, contratos de gerencia”. También la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la Generación de Empleo Productivo (DL 1012) Publicado el 13 de mayo de 2008 y su Reglamento (inicialmente aprobado por el Decreto Supremo N° 146-2008-EF4, Publicado el 9 de diciembre de 2008, modificado después por los Decreto Supremos N° 127-2014 y N° 376-2014-EF Publicado el 31 de diciembre de 2014.) señalan que “el mecanismo de Asociaciones Público – Privadas (APP) es la modalidad más utilizada actualmente de inversión privada según el marco regulatorio en el Perú. Información complementaria en el mismo sentido se presenta en el estudio de Byrne (2014), cuya investigación buscó aportar información de los efectos de la rentabilidad en los fondos de inversión de las AFP en el Perú en tiempos de crisis financiera y su incidencia en los fondos de pensiones de los afiliados, señalando además que la legislación vigente permite colocar los fondos en instrumento financiero interno y solo hasta el 20% en el mercado exterior”.

Para el **objetivo específico 3**, Describir y analizar qué proyectos de inversión en infraestructura pública se han venido desarrollando en el Perú, se ha considerado en el análisis, hasta cinco modalidades de financiamiento en la provisión de servicios de infraestructura. Una es mediante el financiamiento del Estado (inversión pública), una segunda forma mediante el financiamiento de la empresa privada (Obras por impuestos), una tercera es mediante una asociación público-privada, una cuarta vinculada a las iniciativas privadas y una quinta el co-financiamiento del Estado. Para la inversión pública con financiamiento del estado, entre los principales hallazgos se encuentra que según AFIN, 2015 p.133, indica “que mediante DL 1176 del 4 de julio de 2015 se ha autorizado la reasignación de recursos entre los distintos pliegos presupuestales de los tres niveles de gobierno; Nacional, Regional y Local; para el financiamiento de proyectos de inversión pública. La reorientación de recursos se evidenció desde aquellos pliegos que no comprometieron los montos asignados por la fuente Recursos Ordinarios hacia los pliegos que cuentan con proyectos de inversión pública cuya ejecución se inició en el 2014. Con todo ello, el gasto no financiero del Gobierno General se ubicaría en el año 2015 en un nivel equivalente a 21.3% del PBI, ratio menor al registrado en

2014 (21.5%), y menor al proyectado. Para 2015, se ha revisado a la baja la tasa de crecimiento para la inversión pública de 4% a -2%, principalmente por el menor desempeño en la gestión del gasto de inversión por parte de los gobiernos regionales”. A la luz de los aportes de Escudero (2004) en referencia a los proyectos de inversión señala que “es toda intervención limitada en el tiempo que utiliza total o parcialmente recursos públicos, con el fin de crear, ampliar, mejorar, modernizar o recuperar la capacidad productora de bienes o servicios, cuyos beneficios se generan durante la vida útil del proyecto. No es un proyecto de inversión pública las intervenciones que constituyen gastos de operación y mantenimiento” p.11. Según la AFIN (2015, p.133) indica que “dentro del amplio espectro de los proyectos de infraestructura, existen casos en los que ineludiblemente la financiación será pública, aun cuando se involucre al sector privado en la ejecución y operación”.

En este acápite, es pertinente indicar que con fecha 30 de noviembre de 2016, se promulgó el Decreto Legislativo N° 1252, a través del cual se crea el “Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y deroga la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública” el cual fue publicado en el Diario Oficial “El Peruano” el 01 de diciembre de 2016 y que reorganiza el SNIP, que sostiene en sus considerandos que lo que se busca es “establecer una estructura de sistema administrativo efectivamente descentralizado, incluyendo a los actores regionales para hacer más eficiente y eficaz la descentralización, incrementando la calidad de la inversión pública”.

Asimismo, con fecha 22 de febrero de 2017, se emitió el Decreto Supremo N° 027-2017-EF, publicado en el Diario Oficial “El Peruano” el 23 de febrero de 2017, mediante el cual se aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1252 y que incluye principalmente, las definiciones de los temas vinculados a la normativa, ámbito de aplicación, sectores del gobierno involucrados, objetivos y funciones de los órganos que intervienen, el Ciclo de Inversión de la nueva Ley y disposiciones complementarias y transitorias, necesarias en la etapa de adecuación al nuevo marco normativo.

Los efectos de la implementación de la nueva estructura del Sistema de Inversión se mostrarán en período posterior a la fecha de la presente investigación.

El mecanismo de obras por impuestos, regulado por la Ley N° 29230, es “un mecanismo que permite a las empresas del sector privado amortizar hasta el 50% de su Impuesto de la Renta con la ejecución de obras de infraestructura pública de los Gobiernos Regionales o Locales”. Así en el 2016 se han concluido proyectos, cuya inversión de capital privado de obras por impuestos ha representado aproximadamente 133 millones de soles.

Es en tal sentido que el estudio de Avilés (2001), en referencia al impacto de la infraestructura pública sobre el capital privado, segmentando los tipos de actividad y regiones en España. Los resultados obtenidos a través de diversos indicadores, permiten contar con un nivel de desagregación que permite “una razonable aproximación a la estructura productiva y a sus relaciones internas, así como permite la utilización política de los resultados para una mejor asignación de la inversión pública en infraestructura económica”. El estudio concluye que en términos generales, se verifica que la inversión en infraestructura tanto a nivel privado y público, resulta beneficioso en cada región. Así también, Vasallo y Izquierdo (2010) efectuaron un análisis sobre la relación entre infraestructura pública y la inversión privada. El estudio señala entre las principales conclusiones que la infraestructura se convierte en un instrumento importante de política económica, aconsejando el impulso de inversiones en infraestructura productiva. En el mismo marco, el estudio de Benites (2014) aludiendo a las APP como mecanismos para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito de los gobiernos locales señala que “la inversión de los recursos financieros en infraestructura pública de algunos municipios es casi nula. Los gobiernos locales conocen de cerca las necesidades que se presentan en sus localidades y es por eso, que se considera beneficioso el financiamiento de obras por parte de las Asociaciones Público Privadas - APP, puesto que con la experiencia que poseen en el tema de infraestructura lograría mejores proyectos de los que podría realizar el Estado”.

En nuestra legislación, la Asociación Pública Privada APP “adopta la forma de una concesión, es decir, la de un contrato firmado entre el Estado y una empresa (que a su vez puede estar conformada por un consorcio de empresas) por el cual el Estado (gobierno nacional, regional, municipal) otorga la ejecución y explotación de determinadas obras públicas de infraestructura o la prestación de servicios públicos por un plazo determinado”. PROINVERSIÓN (2014) señala que “Una Asociación Pública Privada supone entonces la prestación directa del servicio público al usuario por parte de la empresa privada. Estos usuarios, por ejemplo, en el caso de una generadora de electricidad serán otras empresas, y en el caso de una carretera, los automovilistas, camioneros, etc. Estos usuarios deberán pagar una tarifa o peaje por el uso de este bien o por la prestación del mencionado servicio”.

Entre los hallazgos encontrados respecto a la inversión en Asociaciones Públicas Privadas, “se tiene que al tercer trimestre de 2016 se tiene una cartera de proyectos por un monto de inversión de más de US\$ 5,000 millones en diversos sectores, incluyendo: 2 proyectos en transporte vial. Inversión estimada: US\$ 446 millones; 2 proyectos ferroviarios. Inversión estimada: US\$ 204 millones; 6 proyectos en electricidad e hidrocarburos. Inversión estimada: US\$ 3,750 millones; 2 proyectos en saneamiento. Inversión estimada: US\$ 680 millones; 1 proyecto en Inmuebles; 3 proyectos de salud. Inversión estimada: US\$ 424 millones y 1 proyecto en Puertos e Hidrovías. Inversión estimada: US\$ 70 millones”.

En cuanto a las iniciativas privadas, AFIN (2015) señala que “La iniciativa privada es el mecanismo mediante el cual el sector privado presenta proyectos para el desarrollo de APP, Proyectos en Activos y los proyectos regulados en el DL 674 vinculados a empresas del Estado” (p 140). Hasta el 2014, Proinversión, tiene registrado 25 iniciativas privadas en trámite.

En lo que respecta a la inversión con cofinanciamiento del estado, encontramos que, “un proyecto cofinanciado, corresponde a las APP que van a necesitar cofinanciamiento o la obtención de garantías financieras o no

financieras”. Para 2016 en adelante se estima el desarrollo de varios proyectos donde destacan la línea 3 y la línea 4 del Metro de Lima, el ferrocarril Tacna-Arica, el ferrocarril Huancayo- Huancavelica, el monorriel en Arequipa, cinco proyectos penitenciarios, el terminal portuario de Salaverry, el teleférico de Choquequirao en Cusco, entre otros.

Para el **objetivo específico 4**, Describir y analizar cómo se presenta el financiamiento de proyectos de infraestructura pública por parte de las Administradoras de Fondos de Pensiones, se encontraron los siguientes hallazgos, en un primer término el estudio de Bjeletic, (2013) quien señala que: “El inicio de la participación de las AFP en la inversión en infraestructuras se remonta a octubre de 2001 cuando, mediante la Resolución SBS N° 725-2001, la SBS permitió la adquisición de instrumentos de inversión sobre proyectos concesionados. Con esta resolución se dieron las primeras pautas para que las AFP peruanas pudieran invertir en proyectos de infraestructuras. La cantidad mínima de financiación de los proyectos era de S/. 173,07 millones (USD\$ 50 millones)”.

El mismo estudio de Bjeletic (2013) señala que: “Los datos de agosto de 2009 revelan una cierta recuperación de la inversión de las AFP en este rubro, con USD\$ 3.117 millones (S/. 9.325 millones) registrados. Adicionalmente, cabe mencionar que la participación en proyectos de infraestructura en la cartera de las AFP es del 14,8% del total de fondos de pensiones” (p.219).

Las AFP han invertido hasta el año 2009, en proyectos de servicios eléctricos, a través de compra de instrumentos financieros y de bonos en las empresas del sector, Electroandes, Edegel, Enersur. Destacan también la inversión en proyectos del sector de saneamiento, Consorcio Azul y Concesión Trasvase Olmos, según la Superintendencia de Banca y Seguros, octubre 2009.

Asimismo, como ya mencionamos a Sánchez (2011), “el nivel de inversiones de las AFP en infraestructura se sitúan en el 11,1% de total de la cartera administrada, esto es a febrero del 2011, con un equivalente 3,416

millones de dólares, en energía (60%) en transportes (21%) y telecomunicaciones (18%)”.

En general, como también indica Bjeletic (2013), “las AFP invierten a través de inversiones directas, esto es cuando adquieren instrumentos de deuda o acciones emitidas por las empresas concesionarias, y de inversiones indirectas, que se caracteriza por la adquisición de cuotas de participación en fondos de inversión y compra de instrumentos de deuda por empresas vinculadas o que participan en los proyectos”.

Según la Asociación de Administradora de Fondos de Pensiones, hasta agosto del 2014, “del total de los fondos administrados por las AFP que superan los S/111 mil millones las inversiones en infraestructura en cartera, constituyen más de 10% del total, en las siguientes proporciones, 2.63% para infraestructura de transporte, 0.5% para obras de saneamiento, 0.20% para infraestructura en servicios de salud, el 0.88% en infraestructura de telecomunicaciones y en infraestructura vinculada a la energía se tuvo una inversión de 5.88% del fondo de AFP”.

Teniendo en cuenta el objetivo principal de la investigación, analizar cómo se presenta la inversión en infraestructura por las administradoras de los fondos de pensiones, se ha podido encontrar en el estudio de una manera general y considerando los aportes de Valdivieso (2012) la inversión en infraestructura se ha mantenido alrededor del 11 % en los últimos años, con lo siguientes porcentajes en infraestructura en transporte de 2.20%, en saneamiento de 0.55%, en infraestructura de telecomunicaciones de 1.83% y en infraestructura de energía en 6.20%. En términos generales estos valores se traducen en las brechas de infraestructura que se presentan en nuestro País.

Así, en el 2008, se estimó la brecha de infraestructura en 30,000 millones de dólares, sustentado en el estudio de Pastor y Pérez (2009) que estimó que la brecha total de infraestructura al 2008 ascendió a US\$ 37,760 millones, lo que representó aproximadamente el 30% del PBI; recientes estudios estarían señalando que la brecha de infraestructura alcanzaría los

160,000 millones de dólares hasta el año 2026, información sustentada en el estudio de AFIN (2015), en referencia al Plan Nacional de Infraestructura 2016-2025, en referencia a que las brechas de infraestructura en los sectores de transporte, energía, telecomunicaciones, salud, agua y saneamiento, infraestructura hidráulica y educación alcanzarían a mediano plazo una brecha de infraestructura de alrededor de 68.815 millones de dólares, en tanto, que la brecha a largo plazo con un horizonte al 2026, alcanzaría los 159,549 millones de dólares.

En la misma línea de Arizmendi et al. (2015) que señala que “el Perú es uno de los países con mayores tasas de crecimiento económico y con una gran solidez macroeconómica comparada con los países de la región. No obstante, cuenta con una necesidad creciente de inversión en infraestructura. Se ha estimado que para cerrar la brecha sería necesaria una inversión anual del 8% del PBI”. Otro de los hallazgos que aporta el estudio es que la inversión en infraestructura se encuentra delimitada por la disponibilidad de recursos públicos y privados. Araoz, Casas y Noriega (2002) analizaron cuáles son los factores que podrían afectar al país como destino de inversión extranjera directa, para proponer cambios relevantes, medidas concretas para aumentar el atractivo peruano como destino de inversión y, lograr así mejores beneficios.

El estudio también aporta tal como lo señala la cámara de Arequipa (2015), que según el Foro Económico Mundial, un dólar invertido en infraestructura “genera un retorno económico que va de 5% a 25%. Si el Estado tiene ese dólar pero no tiene capacidad de gestión, entonces debe recurrir al sector privado a través de las Asociaciones Público – Privadas (APP) y del mecanismo Obras por Impuestos. No hacerlo significa que todos pierden, mientras que al hacerlo con voluntad real, el Estado cumplirá con las expectativas de la población, y aseguraría sostenibilidad al modelo económico, donde al final todos ganan, especialmente los pobladores de las zonas más alejadas, y por supuesto la clase media emergente, la cual es fundamental para reforzar el motor de la economía”.

En líneas generales el aporte del estudio coincide con lo que menciona Salazar (2011), en el sentido que de acuerdo a lo señalado por el Instituto Nacional de Estadística en el 2015, que entre sus proyecciones ha determinado que una región que crece a un ritmo de 5.2% anual sin proyectos de inversión en infraestructura podría subir hasta 5.6% con un proyecto, hasta un 6% con dos y hasta 7% con tres, y que de hecho si no se hubieran realizado inversiones en infraestructura entre el 2000 y el 2008 en el Perú, el crecimiento promedio del PBI no habría sido de 5.6% sino más bien de 3.2%

VI. Conclusiones

Conclusiones

En el estudio de descripción y análisis de las diversas fuentes que fueron incluidas en el análisis documental, y luego de la interpretación de las diversas fuentes de estudio, arribamos a las siguientes conclusiones en función a los objetivos.

Primera: Se puede concluir, luego del análisis de la información, en lo que respecta al marco legal y reglamentario que el gobierno ha establecido para la promoción de inversión privada en obras de infraestructura, que hay un clima favorable de inversión en infraestructura de las administradores de los fondos de pensiones, que la inversión en infraestructura por las administradoras de los fondos de pensiones, mantiene un nivel promedio al 11% del total de los fondos en los últimos diez años, el énfasis de la inversión de las administradoras de fondos de pensiones está dirigido a los sectores, en mayor medida a la infraestructura en el sector de energía, seguido de la inversión en infraestructura de transporte, a continuación de la infraestructura de telecomunicaciones y en menor medida en infraestructura de saneamiento de transportes.

Segunda: Se puede concluir, luego del análisis de la información, en referencia a las brechas que se presenta en proyectos en infraestructura pública en el Perú, encontramos que, la brecha total de infraestructura al 2008 ascendió a US\$ 37,760 millones, lo que representó aproximadamente 30% del PBI. De otro lado, diversos estudios, proyectan que la brecha en infraestructura alcanzaría los US \$ 160,000 millones al 2025, Dicha estimación está compuesta por 70,000 mil millones de brecha a mediano plazo 2016-2020, más 90 mil millones de brecha a largo plazo 2021-2025; siendo los sectores con las brechas más grandes son transportes con 36%, energía con 19%, telecomunicaciones con 17% y salud con 12% de la brecha total.

Tercera: Se puede concluir, luego del análisis de la información, en referencia a la reglamentación que se aplica a la inversión privada para el desarrollo de inversión en proyectos de infraestructura pública en el Perú, que el Perú, ofrece un marco legal favorable para la inversión extranjera. El marco legal en general, contiene normas que consagran principios esenciales para garantizar un marco jurídico favorable para el desarrollo de la inversión privada en general y de la inversión extranjera en particular, expresada en la libre iniciativa privada en un marco de economía social de mercado y pluralismo económico, tanto la libertad de trabajo, empresa, comercio e industria. En esta reglamentación destaca la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la Generación de Empleo Productivo (DL 1012) y su Reglamento modificado por los Decreto Supremos N° 127-2014 y N° 376-2014-EF que es la modalidad más utilizada actualmente de inversión privada según el marco regulatorio en el Perú.

Cuarta: Se puede concluir, luego del análisis de la información, en referencia a los proyectos de inversión en infraestructura pública que se han venido desarrollando en el Perú, se ha podido identificar hasta cinco modalidades de financiamiento en la provisión de servicios de infraestructura. La inversión pública directa, el financiamiento de la empresa privada (Obras por impuestos), la asociación público-privada, como mecanismo de inversión y experiencia en proyectos de infraestructura, las iniciativas privadas y el co-financiamiento del Estado. Entre los hallazgos encontrados respecto a la inversión en Asociaciones Públicas Privadas, se encontró que al 2016 se tiene una cartera de proyectos por un monto de inversión de más de US\$ 5,000 millones en todos los sectores.

Quinta: Se puede concluir, luego del análisis de la información, en referencia a cómo se presenta el financiamiento de proyectos de infraestructura pública por parte de las Administradoras de Fondos de Pensiones, al cierre de febrero del 2011, las inversiones de los fondos de pensiones en infraestructura equivalen al 11,1% del total de la cartera, es decir alrededor de USD 3,416 millones, y se concentran principalmente en energía (60%) y en menor medida en transportes (21%) y telecomunicaciones (18%).

VII. Recomendaciones

Recomendaciones

- Primera:** Los resultados obtenidos pretenden advertir que si bien se ha logrado identificar y cuantificar la brecha en infraestructura para los próximos 10 años y los proyectos en cartera para el mismo periodo, en un país que se encuentra en constante cambio, esta brecha podrá aumentar de acuerdo con la generación, transformación o atención de las necesidades de los sectores y de la población.
- Segunda:** Es necesario realizar estudios que analicen los diversos aspectos sobre los que se puede trabajar para que las AFP destinen más recursos para el financiamiento de proyectos de infraestructura y sigan apoyando el crecimiento sostenido del país. No obstante, es importante que se parta de un diagnóstico sobre el rol de las AFP en dicho sector para después pensar en posibles soluciones.
- Tercera:** En otra línea se debe tener en cuenta, que se considera beneficioso el financiamiento de obras por parte de las Asociaciones Público Privadas - APP, puesto que con la experiencia que poseen en el tema de infraestructura lograría mejores proyectos de los que podría realizar el Estado.
- Cuarta:** A la luz de los resultados generales, se requiere mejorar los canales de comunicación entre Proinversión, los promotores de proyectos y financistas (AFP, bancos, compañías de seguro, entre otros) desde la concepción de los proyectos, de forma tal que el proyecto licitado cumpla con características y condiciones que sean consideradas apropiadas por todos los involucrados.
- Quinta:** Que las AFP, difundan a través de los medios de comunicación social, los niveles de inversión en proyectos de infraestructura, a fin de captar más aportes, con el efecto directo en los montos destinados al financiamiento de proyectos.

VIII. Referencias

Referencias

- AFIN (2015). *Un Plan para salir de la pobreza: Plan Nacional de Infraestructura 2016 – 2025*. Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN
- AFP PRIMA (2015). *Memoria Anual 2015. Grupo Crédito*. Prima AFP
- Akitoby, B., Hemming, R. y Schwartz, G. (2007) *Inversión pública y asociaciones público-privadas*. Fondo Monetario Internacional. Cuadernos de Economía.
- Alfaro, E. (2004) *El sistema previsional peruano y la necesidad de plantear una nueva reforma*. Tesis para optar el grado académico de Magister en Administración de Negocios. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Alonso, J., Bjeletic, J., Herrera, C. Hormazábal, S., Ordoñez, I., Romero, C., Tuesta, D. y Ugarte, A. (2010) *Proyecciones del impacto de los Fondos de Pensiones en la inversión en infraestructuras y el crecimiento en Latinoamérica*. Economic Research Department N° 0921. Workigs Paper. BBVA.
- Alonso, J., Bjeletic, J., Herrera, C. Hormazábal, S., Ordoñez, I., Romero, C., Tuesta, D. y Ugarte, A. (2010) *Un balance de la inversión de los fondos de pensiones en infraestructura: la experiencia en Latinoamérica*. Economic Research Department N° 0920. Workigs Paper. BBVA
- Arizmendi, P., Oliveros, E., Pantigoso, P., Rivera, M., García, C., Montoya, R., Castañeda, H, Talavera, A. y Chávez, D. (2015). *Agilizando la Ruta del Crecimiento: II Parte del Plan Nacional de Infraestructura 2016 – 2025*. Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN
- Arpi, R. (2014). *Perú, 2004-2013: Inversión Pública en Infraestructura, Crecimiento Y Desarrollo Regional*. Consorcio de Investigación Económica y Social. CIES-IDRC-DFATD- Fundación M.J. Bustamante 2014.
- APOYO (2013). *Lineamientos para promover la inversión en infraestructura en el Perú: 2012 -2016*.
- Araoz, M., Casas, C. y Noriega, S. (2002) *Atracción de la inversión extranjera directa en el Perú*. Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, 2002. – (Documento de Trabajo; 45). BUP-CENDI
- Avilés, A. (2001) *El impacto de la infraestructura pública sobre la actividad privada, un análisis por regiones y ramas de actividad en la economía española*. Instituto de Estudios Fiscales. INV N° 6/1. Tesis Doctoral. Universidad de Málaga.

- Banco Interamericano de Desarrollo (2012). *Modernización del SNIP Peruano y las Buenas Prácticas Internacionales*.
- Banco Mundial (2012) *Financiamiento Local de Empresas de Agua: Retos y Oportunidades El Caso de Perú*
- Bjeletic, J. (2013) *Balance y Proyecciones de la experiencia en infraestructura de los fondos de pensiones en Latinoamérica*. BBVA Working Paper Servicio de Estudios N° 10/02/03
- Benites, G. (2014) *Las asociaciones público privadas como mecanismos para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito de los gobiernos locales*. Tesis para optar el grado de Magíster en Derecho de la Empresa con Mención en Regulación de Negocios. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Byrne, M. (2014). *Efectos de la rentabilidad en los fondos de inversión de las AFP en el Perú en tiempos de crisis financiera y su incidencia en los fondos de pensiones de los afiliados*. Tesis para optar el grado académico de Maestro en contabilidad y finanzas con mención en Dirección Financiera. Facultad de ciencias contables, económicas y financieras. Sección de Postgrado. Universidad de San Martín de Porras.
- Cámara de Comercio e Industria de Arequipa (2015). *Informe de coyuntura. Sistema Privado de Pensiones*. Febrero 2015
- Castillo, C. (2011). *AFP: El inversionista institucional más grande del país*. Actualidad Empresarial N° 238 – Primera Quincena de Setiembre 2011.
- Contraloría General de la República (2015). *Efectividad de la inversión pública a nivel regional y local durante el período 2009 al 2014*. Gerencia de Estudios y Gestión Pública. Departamento de Estudios. Lima, Perú.
- Escobal, J. y Ponce, C. (2002). *El beneficio de los caminos rurales: ampliando oportunidades de ingreso para los pobres*. Lima: GRADE, 2002. (Documento de Trabajo 40.)
- Escudero, A. (2004) *Metodología de Formulación de Proyectos de Inversión* Proyecto Fortalecimiento de ONGs PERU. Grupo Pachacamac / InWent / DED
- Gurdián, A. (2007). *El Paradigma Cualitativo en la Investigación Socio-Educativa*. Coordinación Educativa y Cultural Centroamericana (CECC) Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI)
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M (2014). *Metodología de la Investigación*. (Sexta Edición) México D.F. – México.
- Hernández, A. (2012). *La inversión en infraestructura pública. Una alternativa de política para el crecimiento económico regional*. Centro Universitario

de Ciencias Económico Administrativas (CUCEA), Universidad de Guadalajara. Carta Económica Regional. Año 23/24 Núm. 108/110. Junio 2011- Diciembre 2012

Herrera, C. (2014) *Marco para la Inversión Privada en el Perú y rol de PROINVERSION*. Disponible en www.proinversion.com

Instituto Peruano de Economía (2006). *La infraestructura que necesita el Perú: Brecha de inversión en infraestructura de servicios públicos*. Asociación de Empresas Privadas de Servicios Públicos (ADEPSEP)

Joya, D. y Buitrago, E. (2014). *Análisis del efecto de la participación de los fondos de pensiones en el financiamiento privado de proyectos de infraestructura, en el crecimiento económico colombiano durante el periodo 1993 – 2010*. Programa de Economía. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Universidad de La Salle. Bogotá D.C: Colombia.

Mazami, M. (2011) *Inversión Pública, Infraestructura y Crecimiento Económico: Sistema Nacional e Inversión Pública*. Banco Interamericano de Desarrollo

Malatesta, G. (2011). *Eficiencia de administradoras de fondos de pensiones y de compañías de seguros de vida en Chile*. Departamento de Financiación e Investigación Comercial. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad Autónoma de Madrid.

Ministerio de Economía y Finanzas (2015), *¿Qué es el SNIP?* Recuperado de <https://www.mef.gob.pe/en/acerca-del-snip/>

Ministerio de Economía y Finanzas (2012) *Presupuesto Multianual de Inversión Pública 2013-2015*. Artículo 85° de la Ley N° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto

Mendiola, A., Aguirre, C., Buendía, D., Chong, J., Segura, M y Segura, M, (2013). *Análisis del sistema privado de pensiones: propuesta de reforma y generación de valor*. Ediciones Universidad ESAN, Lima-Perú. Primera Edición, Enero 2013.

Moreyra, P. y García, J. (2003) *Diseño de un esquema para el análisis y mejora de las relaciones estratégicas entre los distintos participantes del sistema privado de pensiones peruano*. info:eu-repo/semantics/masterThesis; Tesis (Magíster) -- UPC, Escuela de Postgrado en Dirección de Negocios, Maestría en Administración de Empresas, 2004.

OCDE (2014). *América Latina y el Caribe OCDE. Iniciativa para la Inversión*. Conferencia: Reduciendo brechas de infraestructura a través de inversiones inteligentes. 7,8 julio, 2014, Lima, Perú.

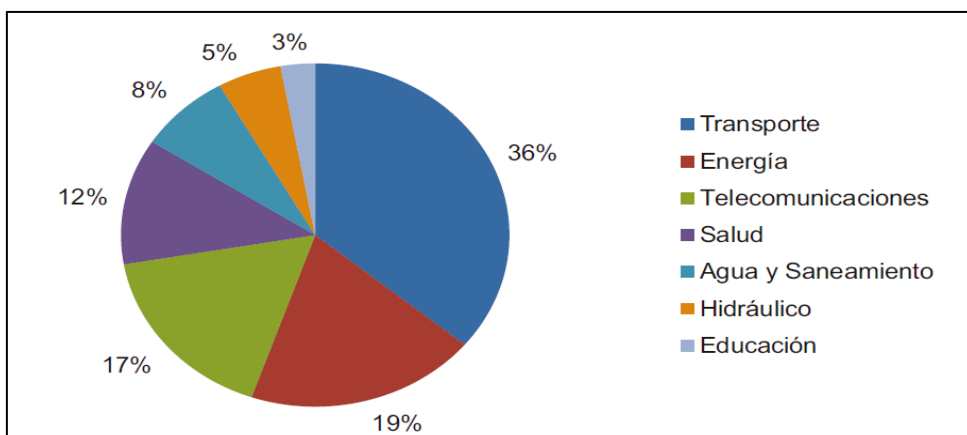
Pastor, C. (2011). *Inversión en Infraestructura Pública y Reducción de la Pobreza en América Latina*. Infraestructura y Pobreza en el Perú.

- Pastor, C. y Pérez, P. (2009) *El Reto de la Infraestructura al 2018. La Brecha de Inversión en Infraestructura en el Perú 2008*. Instituto Peruano de Economía
- PROINVERSIÓN (2014) *Las asociaciones público privadas en el Perú*. Documento de Trabajo N° 4. Proinversión Agencia de Promoción de la Inversión Privada.
- Quijano, J. (2003). *Fondo de Pensión e inversión en infraestructura*. Integración Administradoras de Fondos de Pensiones (AFAP) – Montevideo. Uruguay
- Rivera, J. y Toledo, P. (2004) *Efectos de la infraestructura pública sobre el crecimiento de la economía: evidencia para Chile*. Estudios de Economía. Vol. 31- N° 1, junio 2004, pp. 21-38
- Roca, J. A. (2011) *Inversiones de las AFP en Infraestructura*. Revista Capitales. Año 4. Número 39. Octubre 2011.
- Rosas, Y. (2014). *Desarrollando Infraestructura a través de APPs*. Proinversión – Agencia de Promoción de la Inversión Privada.
- Rubilar, C y Venegas, C. (2012) *El desempeño de los fondos de pensiones a través de la rentabilidad, eficiencia y comportamiento de mercado de las administradoras de fondos de pensiones en Chile, para el periodo 2006-2011: un enfoque económico-financiero*. Memoria para optar al grado de Licenciado en Ciencias en la Administración de Empresas, y al título de Ingeniero Comercial. Pontificia Universidad católica de Valparaíso Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Escuela de Ingeniería Comercial.
- Salazar, R. (2011) *Brechas (infra) estructurales*. Revista perúeconómico.com. Edición 57 – Perú Económico S.A.
- Samillán, L. (2014). *Determinantes de la rentabilidad del sistema de AFP en el Perú 1999 – 2010*. Facultad de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. Chiclayo.
- Sánchez, R. (2011). *Los fondos de pensiones y la infraestructura en Perú*. Observatorio Económico. BBVA
- Valdivieso, M. (2012) *Inversión de las AFP en Infraestructura en el Perú*. Asociación de AFP Perú.
- Vasallo, J. y Izquierdo, R. (2010). *Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España*. Corporación Andina de Fomento. Disponible en www.caf.com/publicaciones.
- Zúñiga, L. (2012). *Project Finance de proyectos de infraestructura*. Revista Themis-Revista de Derecho 62. 2012. p. 255.

Anexos

Anexo 1

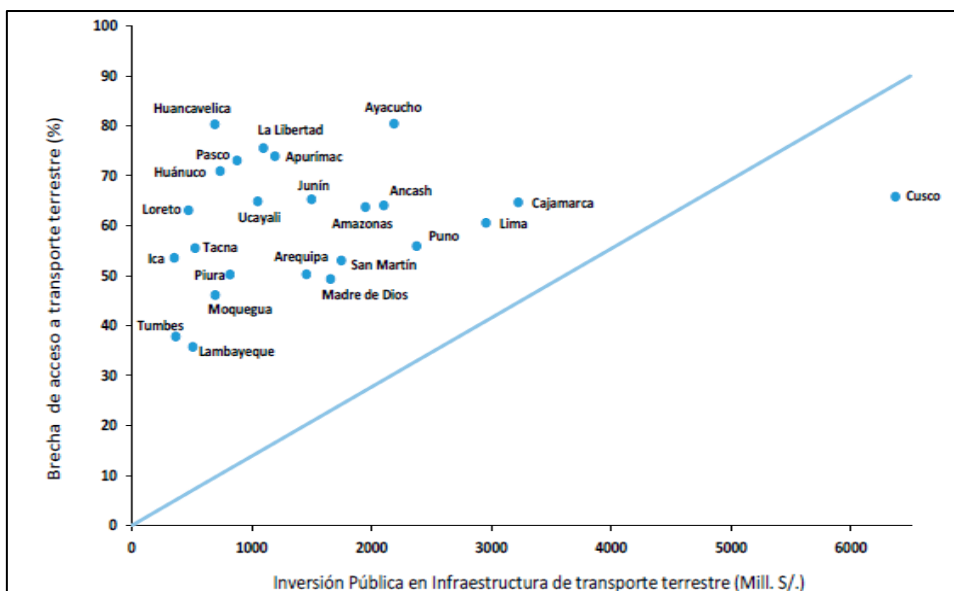
Distribución de la Brecha de Infraestructura 2016-2025 por sector



Fuente: AFIN (2015). "Un Plan para salir de la pobreza: Plan Nacional de Infraestructura 2016-2025".

Anexo 2

Inversión Pública en Infraestructura de transporte terrestre y brecha de acceso al servicio de transporte, 2013



Fuente: SIAF-MEF y MTC

ANEXO 3: Artículo Científico

Análisis de la Inversión en Infraestructura Pública de las Administradoras de Fondos de Pensiones en el Perú.

Autor: Br. Freddy Hernando Chuquillanqui Vilchez

Resumen

El objetivo del estudio fue analizar cómo se presenta la inversión en infraestructura por las Administradoras de Fondos de Pensiones – AFP, a nivel de categorías de estudio, inversión en infraestructura público, marco legal aplicable, entre otros, debido a que se ha identificado que a nuestro país le resta competitividad la brecha de inversión en infraestructura. El enfoque del estudio es cualitativo, desde una perspectiva hermenéutica y diseño de estudio de casos. Los resultados cuantitativos del estudio nos muestran un interesante panorama de la importancia del fomento de inversión privada en proyectos de infraestructura, para afrontar los desafíos de ampliación de brechas previstas para el mediano y largo plazo.

Palabras claves: Inversión en infraestructura pública- Brechas de infraestructura- Proyectos de inversión en infraestructura- Inversión en infraestructura de las AFP

Abstract

The objective of the study was to analyze how infrastructure investment is presented by the Pension Fund Administrators (AFPs), at the level of study categories, public infrastructure investment, applicable legal framework, among others, since it has been identified that Our country loses competitiveness the infrastructure investment gap. The study approach is qualitative, from a hermeneutic perspective and case study design. The quantitative results of the study show an interesting panorama of the importance of the promotion of private investment in infrastructure projects, in order to face the challenges of widening the gaps planned for the medium and long term.

Keywords: Investment in public infrastructure - Infrastructure gaps - Infrastructure investment projects in infrastructure - Investment in infrastructure of the AFPs.

Introducción

El estudio busca analizar de qué manera, el crecimiento de la economía en el Perú, se evidencia en inversión en infraestructura pública, para beneficio directo de la sociedad. Alonso et al. (2010) “La escasa inversión en infraestructura en Perú es uno de los principales problemas que impiden afianzar al país como referente competitivo en la región”.

Bjeletic (2013), indica que el financiamiento en infraestructura ha evidenciado entre 1980-1990, una presencia activa del financiamiento público, y luego de ello una importante inserción del financiamiento sector privado, a raíz del proceso de privatización de empresas públicas.

Señala Roca (2013) “El Sistema Privado de Pensiones tiene inversiones en infraestructura y cuenta con los recursos suficientes para invertir en todos los proyectos de infraestructura que se adecúen a su perfil de inversión”

Según el SNIP (2010) la inversión pública es “el uso y/o compromiso de recursos públicos, que puede ser realizada directamente por el Estado o a través de Organismos Financieros Públicos, para dotar al país de bienes, servicios, recursos humanos, conocimientos e inversiones productivas”.

Zúñiga (2012) indica que la brecha de inversión en infraestructura es la carencia que presenta un país, que se traduce en no poder alcanzar un nivel adecuado de bienestar y por tanto, no ser competitivo.

Arpi (2014) indica que “La infraestructura según su función se clasifica en económica, social, de medio ambiente, recreación y esparcimiento e infraestructura vinculada a la información y el conocimiento”.

Según AFIN (2015), la estimación de brecha plantea alcanzar en 2 años a Perú Potencial, en 5 años al promedio de los países de la Alianza del Pacífico y en el largo plazo al promedio de una muestra de países asiáticos y el promedio de los países integrantes de la OECD. Se prevé que las brechas de infraestructura para el 2016-2025 alcanzaría un total de US\$ 159,549 millones”.

El Perú tiene un marco legal estable para la inversión privada, tanto nacional como extranjera, establecidas en la constitución y otras normas que fomentan la inversión privada en infraestructura. Herrera (2014), considera que el marco normativo vigente propicia la inversión privada, favorece al desarrollo de la inversión privada y extranjera. Se resaltan leyes de promoción privada, concesiones en obras públicas, de las APP y la de obras por impuestos.

Moreyra y García (2003) señalan que, “en el Perú, el SPP fue implementado en 1991; reuniendo a las AFP, organismos reguladores, individuos y tiene por finalidad cubrir las prestaciones de jubilación, invalidez, sobrevivencia y gastos de sepelio de los afiliados”. Las AFP son empresas privadas que administran fondos de pensiones que aportan sus afiliados.

Problema de investigación

Análisis de la problemática de inversión en infraestructura pública de las AFP en el Perú, planteando como problema principal: ***¿Cómo se presenta la inversión en proyectos de infraestructura pública de las Administradoras de Fondos de Pensiones en el Perú?***, se han identificado 4 problemas específicos que se constituyen en las categorías de estudio de la investigación.

Justificación del estudio

La investigación es importante porque “las inversiones en Proyectos de infraestructura pública”, tienen directa relación con la calidad de vida de la sociedad, y las fuentes de financiamiento, como el caso de las AFP, coadyuvan a una mayor rapidez y dinamismo en la ejecución de obras públicas.

Relevancia del estudio

El estudio es relevante ya que aporta información valiosa sobre los niveles de inversión de las AFP en proyectos de infraestructura concesionados por el estado peruano.

Contribución del estudio

El resultado de la investigación trascenderá, ya que podrá servir de material de base para futuras evaluaciones de los niveles de inversión de las AFP en inversión pública y las reformas en la actual legislación aplicable al sistema pensionario privado.

Antecedentes de la investigación

El objetivo principal es analizar la inversión en obras públicas que efectúan las AFP, tanto en los sectores en los cuales han participado, sus modalidades, su aporte a la sociedad, así como su incidencia en la economía peruana.

Antecedentes nacionales

Byrne (2014), buscó aportar información sobre la rentabilidad de los fondos de AFP en el Perú en épocas de difícil situación financiera y su relación con los fondos de pensiones de los afiliados.

El estudio de Benites (2014) analiza a las APP como mecanismos para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito de los gobiernos locales, dada la experiencia que poseen en el tema de infraestructura, logrando mejores proyectos de los que podría realizar el Estado.

Moreyra y García (2003), estudio de un esquema funcional sistémico es útil para analizar los principales problemas del SPP, propone un plan estratégico integral que resulta más útil que el actual enfoque basado en entidades independientes.

Antecedentes Internacionales

Rivera y Toledo (2004), analizan el efecto del desarrollo de la infraestructura y su vinculación con el crecimiento de la economía chilena, a partir del análisis de la inversión pública en dicho crecimiento.

Alonso et al. (2010) describe los procesos de participación del sector privado a través de leyes de concesiones de los países.

Vasallo e Izquierdo (2010) analiza la relación entre infraestructura pública y la inversión privada en España y concluye que la infraestructura se convierte en un instrumento importante de política económica.

Metodología

El estudio sigue una metodología de enfoque cualitativo, desde una perspectiva hermenéutica, aludiendo a Gurdíán (2007), “arte de explicar, traducir o interpretar, el significado de palabras que han expresado un pensamiento”. El tipo de estudio es un estudio analítico, orientado al cambio y toma de decisiones, según Hernández S., Fernández C., y Baptista L (2014). El diseño de la investigación se enmarca en el denominado estudio de casos. El escenario de estudio lo constituyen las obras de infraestructura pública en macro regiones y los niveles de inversión por parte de las AFP. Se ha seguido la técnica de observación y análisis de datos, según Hernández et.al, utilizando como instrumento de recolección, las guías de análisis de documentos, el cual ha sido debidamente sometido a juicio de experto, a través del certificado de validez correspondiente.

Resultados

Inversión en Infraestructura Pública en el Perú

El déficit de infraestructura tiene incidencia directa en la productividad, genera problemas de barreras de acceso a los mercados, poca capacidad de reacción ante los cambios de la demanda. (ProInversión 2014).

Según Mazami (2016), entre los años 2000-2014 el Perú creció en inversión pública del 2,6% al 6% respecto del PBI. Según proyecciones efectuadas sobre cifras oficiales, la brecha de infraestructura del país al año 2025 ascenderá a US\$ 160, mil millones.

Marco legal para la promoción de la inversión privada

Existencia de políticas de estado y leyes que promueven la libre iniciativa privada. Según Herrera (2013), “el marco legal para la inversión privada está sostenido en el Régimen de estabilidad jurídica a la inversión extranjera”. La ley de las APP, promueve las iniciativas privadas.

Proyectos de Inversión en Infraestructura

El D.L.1176 autorizó la reasignación de recursos entre los distintos pliegos presupuestales en los niveles de gobierno: local, regional y nacional. Los niveles de ejecución en los años 2014 y 2015 se encuentran por debajo de lo presupuestado (21,5% y 21,3% respectivamente, respecto al PBI), según AFIN (2015). La ley de obras por impuestos, permite al sector privado amortizar hasta el 50% del impuesto a la Renta con la ejecución de obras de infraestructura pública de los Gobiernos Regionales o Locales”.

La Inversión de los fondos de pensiones en proyectos de infraestructura

Según Bjeletic (2013) la SBS facultó a las AFP a invertir en proyectos del sector privado en infraestructura vial, minería, vivienda, entre otros, al mes de agosto 2009 revelan una inversión en proyectos, en orden de US\$ 3,117 millones, que representa un promedio del 14,8% de los fondos de pensiones. Según información actualizada de la Asociación de AFP, indica que el total de los fondos administrados por las AFP superan los S/. 111, mil millones de inversiones en infraestructura, que es más del 10% del total.

Discusión de resultados

La brecha total de infraestructura al 2008 ascendió a US\$ 37,760 millones, que representó el 30% del PBI, según el estudio de Pastor y Pérez (2009). De otro lado, diversos estudios señalan que la brecha en infraestructura alcanzaría los US \$ 160,000 millones al 2025, compuesta por 70,000 mil millones de brecha a mediano plazo 2016-2020, más 90 mil millones de brecha a largo plazo 2021-2025.

La reglamentación que se aplica a la inversión privada para el desarrollo de inversión en proyectos de infraestructura pública en el Perú, ofrece un marco legal favorable para la inversión extranjera, desde la constitución de 1993. Según AFIN (2015), se han dictado una serie de dispositivos que permiten establecer las bases para el desarrollo de una política de concesiones en el país.

Se considera en el análisis, hasta cinco modalidades de financiamiento en la provisión de servicios de infraestructura. La primera es mediante el financiamiento del Estado (inversión pública) según AFIN (2015) permitió reasignaciones presupuestales, la segunda forma el financiamiento de la empresa privada (Obras por impuestos) que permite amortizar hasta el 50% de impuesto a la renta con ejecución de obras alcanzando S/. 133 millones al 2016, la tercera mediante una APP, que son mecanismos de desarrollo en proyectos, aportando la experiencia del sector privado, la cuarta iniciativas privadas, según AFIN (2015) Pro inversión tiene al 2014 registrado 25 en trámite y la quinta el co-financiamiento del Estado, con garantías financieras, existiendo varios en plena ejecución y destrabe.

En cuanto al financiamiento de proyectos de infraestructura pública por parte de las AFP, se encontraron, en un primer término el estudio de Bjeletic, (2013) “A agosto de 2009 USD\$ 3.117 millones (S/. 9.325 millones) registrados. Adicionalmente, la participación en proyectos de infraestructura en la cartera de las AFP es del 14,8% del total de fondos de pensiones”. Sánchez (2011) indica que “el nivel de inversiones de las AFP en infraestructura se sitúan en el 11,1% de total de la cartera administrada, esto es a febrero del 2011, con un equivalente 3,416 millones de dólares, en energía (60%) en transportes (21%) y telecomunicaciones (18%)”.

Conclusiones

1. Existe un clima favorable de inversión en infraestructura de las AFP, en nivel promedio al 11% del total de los fondos en los últimos diez años, el énfasis de la inversión de las AFP está diversificado en sectores.
2. La brecha total de infraestructura al 2008 ascendió a US\$ 37,760 millones, aproximadamente 30% del PBI. Diversos estudios proyectan que la brecha alcanzaría los US \$ 160,000 millones al 2025, compuesta por 70,000 mil millones de brecha a mediano plazo 2016-2020, más 90 mil millones de brecha a largo plazo 2021-2025; por sectores; transportes con 36%, energía con 19%, telecomunicaciones con 17% y salud con 12% de la brecha total.
3. La reglamentación que se aplica a la inversión privada para el desarrollo de inversión en proyectos de infraestructura pública, ofrece un marco legal favorable para la inversión extranjera, para el desarrollo de la inversión privada y extranjera, destacando la Ley de las APP.
4. Se identifica cinco modalidades de financiamiento en la provisión de servicios de infraestructura. La inversión pública directa, el financiamiento de la empresa privada (Obras por impuestos), las APP, las iniciativas privadas y el co-financiamiento del Estado.
5. El financiamiento de proyectos de infraestructura pública por parte de las AFP, al cierre de febrero del 2011, equivalen al 11,1% del total de la cartera, alrededor de USD 3,416 millones, energía (60%), transportes (21%) y telecomunicaciones (18%).

Referencias

- AFIN (2015). *Un Plan para salir de la pobreza: Plan Nacional de Infraestructura 2016 – 2025*. Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN
- Alonso, J., Bjeletic, J., Herrera, C. Hormazábal, S., Ordoñez, I., Romero, C., Tuesta, D. y Ugarte, A. (2010) *Proyecciones del impacto de los Fondos de Pensiones en la inversión en infraestructuras y el crecimiento en Latinoamérica*. Economic Research Department N° 0921. Workigs Paper. BBVA.
- Arpi, R. (2014). *Perú, 2004-2013: Inversión Pública en Infraestructura, Crecimiento Y Desarrollo Regional*. Consorcio de Investigación Económica y Social. CIES-IDRC-DFATD- Fundación M.J. Bustamante 2014.
- Bjeletic, J. (2013) *Balance y Proyecciones de la experiencia en infraestructura de los fondos de pensiones en Latinoamérica*. BBVA Working Paper Servicio de Estudios N° 10/02/03

- Benites, G. (2014) *Las asociaciones público privadas como mecanismos para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito de los gobiernos locales*. Tesis para optar el grado de Magíster en Derecho de la Empresa con Mención en Regulación de Negocios. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Byrne, M. (2014). *Efectos de la rentabilidad en los fondos de inversión de las AFP en el Perú en tiempos de crisis financiera y su incidencia en los fondos de pensiones de los afiliados*. Tesis para optar el grado académico de Maestro en contabilidad y finanzas con mención en Dirección Financiera. Facultad de ciencias contables, económicas y financieras. Sección de Postgrado. Universidad de San Martín de Porras.
- Gurdián, A. (2007). *El Paradigma Cualitativo en la Investigación Socio-Educativa*. Coordinación Educativa y Cultural Centroamericana (CECC) Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI)
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M (2014). *Metodología de la Investigación*. (Sexta Edición) México D.F. – México.
- Herrera, C. (2014) *Marco para la Inversión Privada en el Perú y rol de PROINVERSION*. Disponible en www.proinversion.com
- Mazami, M. (2011) *Inversión Pública, Infraestructura y Crecimiento Económico: Sistema Nacional e Inversión Pública*. Banco Interamericano de Desarrollo
- Moreyra, P. y García, J. (2003) *Diseño de un esquema para el análisis y mejora de las relaciones estratégicas entre los distintos participantes del sistema privado de pensiones peruano*. info:eu-repo/semantics/masterThesis; Tesis (Magíster) -- UPC, Escuela de Postgrado en Dirección de Negocios, Maestría en Administración de Empresas, 2004.
- PROINVERSIÓN (2014) *Las asociaciones público privadas en el Perú*. Documento de Trabajo N° 4. Proinversión Agencia de Promoción de la Inversión Privada.
- Rivera, J. y Toledo, P. (2004) *Efectos de la infraestructura pública sobre el crecimiento de la economía: evidencia para Chile*. Estudios de Economía. Vol. 31- N° 1, junio 2004, pp. 21-38
- Roca, J. A. (2011) *Inversiones de las AFP en Infraestructura*. Revista Capitales. Año 4. Número 39. Octubre 2011.
- Vasallo, J. y Izquierdo, R. (2010). *Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España*. Corporación Andina de Fomento. Disponible en www.caf.com/publicaciones.
- Zúñiga, L. (2012). *Project Finance de proyectos de infraestructura*. Revista Themis-Revista de Derecho 62. 2012. p. 255.

ANEXO 4**DECLARACIÓN JURADA****DECLARACIÓN JURADA DE AUTORÍA Y AUTORIZACIÓN
PARA LA PUBLICACIÓN DEL ARTÍCULO CIENTÍFICO**

Yo, **CHUQUILLANQUI VÍLCHEZ, FREDDY HERNANDO**, egresado del Programa **MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA** de la Escuela de Postgrado de la Universidad César Vallejo, identificado con **DNI 08342901**, con el artículo titulado:

“ANÁLISIS DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PÚBLICA DE LAS ADMINISTRADORAS DE FONDOS DE PENSIONES EN EL PERÚ”

Declaro bajo juramento que:

- 5) El artículo pertenece a mi autoría.
- 6) El artículo no ha sido plagiado ni total ni parcialmente.
- 7) El artículo no ha sido autoplagiado; es decir, no ha sido publicada ni presentada anteriormente para alguna revista.
- 8) De identificarse la falta de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), autoplagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad César Vallejo.
- 9) Si, el artículo fuese aprobado para su publicación en la Revista u otro documento de difusión, cedo mis derechos patrimoniales y autorizo a la Escuela de Postgrado, de la Universidad César Vallejo, la publicación y divulgación del documento en las condiciones, procedimientos y medios que disponga la Universidad.

Lima, 10 de diciembre de 2,016

FREDDY HERNANDO CHUQUILLANQUI VÍLCHEZ
DNI. Nº 08342901

ANEXO 5: MARCO METODOLÓGICO

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	MÉTODO	TÉCNICA	INSTRUMENTO: Guía de Preguntas
Analizar cómo se presenta la inversión en proyectos de infraestructura por parte de las AFP en el Perú.	Describir y analizar cómo se presentan las brechas en infraestructura pública en el Perú.	Inversión en Infraestructura Pública en el Perú	Brechas de inversión en infraestructura pública	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Brechas de infraestructura pública en el Perú	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Brechas de infraestructura pública por regiones	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Brechas de infraestructura pública por sectores estratégicos	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
	Describir y analizar cuál es la reglamentación que se aplica a inversión privada en infraestructura pública en el Perú.	Marco Legal para la promoción de la inversión privada	Normas constitucionales	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Legislación para la inversión extranjera	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Iniciativas legales para la inversión privada	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
	Describir y analizar qué proyectos de inversión en infraestructura se han venido desarrollando en el Perú	Proyectos de inversión en Infraestructura	Inversión Pública	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Obras por impuestos	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Asociación Pública Privada	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Iniciativas privadas	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Co-financiamiento del estado	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
	Describir y analizar cómo se presenta el financiamiento de proyectos de infraestructura pública por parte de las AFP, en el Perú.	Inversión en infraestructura del sistema privado de pensiones	Inversión en infraestructura por los Fondos de pensiones	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos
			Proyectos de infraestructura financiados por los Fondos de Pensiones	Estudio de caso	Análisis documental	Guía de Análisis de documentos



ESCUELA DE POSTGRADO

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: ANÁLISIS DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PÚBLICA DE LAS ADMINISTRADORAS DE FONDOS DE PENSIONES EN EL PERÚ

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
	DIMENSIÓN 1: Inversión en infraestructura pública en el Perú	Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Cuáles son las brechas de inversión en infraestructura pública?	✓		✓		✓		
2	¿Cuáles son las brechas en infraestructura pública en el Perú?	✓		✓		✓		
3	¿Cuáles son las brechas en infraestructura por regiones?	✓		✓		✓		
4	¿Cuáles son las brechas en infraestructura por sectores estratégicos?	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 2: Marco Legal para la promoción de la inversión privada	Si	No	Si	No	Si	No	
5	¿Cuáles son las normas constitucionales que se aplican para la inversión en infraestructura pública en el Perú?	✓		✓		✓		
6	¿Cuál es la legislación que se aplica a la inversión extranjera en proyectos de infraestructura pública en el Perú?	✓		✓		✓		
7	¿Cuál es el marco legal que regula la inversión privada en infraestructura pública en el Perú?	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 3: Proyectos de inversión en infraestructura	Si	No	Si	No	Si	No	
8	¿Qué proyectos de inversión en infraestructura se han venido desarrollando en el Perú?	✓		✓		✓		
9	¿Qué proyectos de inversión en infraestructura se han venido desarrollando en el Perú, a través de la modalidad de obras por impuestos?	✓		✓		✓		
10	¿Qué proyectos de inversión en infraestructura se han venido desarrollando en el Perú, a través de asociaciones público privadas?	✓		✓		✓		
11	¿Qué proyectos de inversión en infraestructura se han venido desarrollando en el Perú, a través de iniciativas privadas?	✓		✓		✓		
12	¿Qué proyectos de inversión en infraestructura se han venido desarrollando en el Perú, a través de co-financiamiento del estado?	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 4: Inversión en infraestructura del sistema privado de pensiones	Si	No	Si	No	Si	No	
13	¿Cómo se presenta la inversión en infraestructura por las Administradoras de Fondos de Pensiones en el Perú?	✓		✓		✓		
14	¿Cuáles son los proyectos de infraestructura financiados por las Administradoras de Fondo de Pensiones en el Perú?	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable ☒

Aplicable después de corregir []

No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg:

Miguel Jacaraz José

DNI:

09536793

Especialidad del validador:

Docente

Posgrado UCV - Gestión

Pública

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

17 de 09 del 2016

Firma del Experto Informante.